جامعة الجزائر
كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية
قسم علم النفس و علوم التربية و الأرطوفونيا

تنـــاول نفســـي اجتماعـــــي لحوادث المـــرور في الجزائـر

الإحاطة بعوامل نفسية اجتماعية متعلقة بالمخاطرة و ارتكاب الحوادث المرورية

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علم النفس الاجتماعي

إعداد الطالب:
سعد الدين بوطبال

إشـراف الدكتـور :
سليمـان مظهـر
أستاذ التعليم العالـي

2007-2006

* فهـرس المواضيــع *

الموضوع **الصفحة**

مـقدمـــة 06

الفصل الأول: حوادث المرور في الجزائر

1 ـ تعريف حوادث المرور.....10
2 ـ أسباب حوادث المرور في الجزائر.....12
2 ـ 1 ـ الأسباب المباشرة 12
2 ـ 2 ـ الأسباب غير المباشرة 13
3 ـ أبعاد مشكلة حوادث المرور 13
3 ـ 1 ـ البعد الاجتماعي 14
3 ـ 2 ـ البعد الصحي 14
3 ـ 3 ـ البعد الاقتصادي 15

الفصل الثاني: مقومات التمدن و الوعي المروري

1 ـ التمدن و حوادث المرور 18
1 ـ 1 ـ ما هو التمدن ؟ 18
1 ـ 2 ـ التمدن و السلوك المروري 19
2 ـ الوعي المروري كدعامة أساسية في التمدن 23
2 ـ 1 ـ مفهوم الوعي المروري 23
2 ـ 2 ـ التوعية المرورية 24
2 ـ 2 ـ 1 ـ أهداف التوعية المرورية 24
2 ـ 2 ـ 2 ـ وسائل التوعية المرورية 24
3 ـ مدارس تعليم القيادة 25
3 ـ 1 ـ مفهوم مدارس تعليم القيادة 25
3 ـ 2 ـ العناصر الأساسية الخاصة بمدارس تعليم السياقة 26
3 ـ 3 ـ أهداف مدارس تعليم القيادة 27
4 ـ قانون المرور و كيفية مراعاته من طرف مستعملي الطريق.....28

4 - 1 - تعريف قانون المرور 28
4 - 2 - علاقة مستعملي الطريق بقانون المرور 28
5 - تنظيم و مراقبة حركة المرور 29
5 - 1 - تنظيم حركة المرور 29
5 - 2 - مراقبة حركة المرور 30
5 - 3 - العوامل المؤثرة في علاقة الفرد بالشرطة.....31
5 - 3 - 1 - عوامل تاريخية 31
5 - 3 - 2 - عوامل نفسية 32
5 - 3 - 3 - عوامل ترجع إلى تصرفات رجال الشرطة 32
5 - 3 - 4 - عوامل ترجع إلى تنفيذ القانون 32
5 - 3 - 5 - عوامل ترجع لنقص الوعي بالقانون لدى الأفراد 33

الفصل الثالث: مساهمة العوامل الإنسانية في الوقاية المرورية لدى السواق

1 - إدراك خطر المركبة و القيادة 35
1 - 1 - إدراك خطر المركبة و سلوكات القيادة الخطيرة 35
1 - 2 - القيادة الخطيرة و الوقاية المرورية 37
1 - 2 - 1 - مفهوم الوقاية 37
1 - 2 - 2 - أهمية العوامل النفسية الاجتماعية في الوقاية المرورية.....38
1 - 2 - 3 - فعالية مختلف الوسائل الوقائية 39
2 - مظاهر القيادة الخطيرة و الوقاية منها 41
2 - 1 - الإفراط في السرعة.....41
2 - 1 - 1 - الإفراط في السرعة و خطورة الحادث.....41
2 - 1 - 2 - محددات السرعة المعتمدة من طرف السائقين 41
2 - 1 - 3 - السرعة كعنصر من عناصر الانحراف اجتماعي.....43
2 - 1 - 4 - وسائل الوقاية من الإفراط في السرعة 44
2 - 2 - القيادة تحت تأثير الكحول 45
2 - 2 - 1 - خصائص القيادة تحت تأثير الكحول 45
2 - 2 - 2 - الوسائل الوقائية من القيادة تحت تأثير الكحول 45
2 - 3 - أثر نقص الانتباه أثناء القيادة 47
2 - 3 - 1 - عوامل نقص الانتباه في السياقة 47

2 - 3 - 2 - هل يمكن اعتبار القيادة كنشاط آلي؟.....47
2 - 3 - 3 - وسائل الوقاية من نقص الانتباه أثناء القيادة 48
2 - 4 - تأثير الضغط النفسي على اتزان السواق 49
2 - 4 - 1 - الضغط النفسي و القيادة الخطيرة 49
2 - 4 - 2 - استراتيجيات للتغلب على الضغط النفسي 50
2 - 5 - التعب 50
2 - 5 - 1 - خطر القيادة أثناء التعب.....50
2 - 5 - 2 - الوسائل الوقائية من التعب في القيادة 51
2 - 6 - حزام الأمن 52
2 - 6 - 1 - حزام الأمن وقاية من خطورة الحادث 52
2 - 6 - 2 - الوسائل الوقائية من عدم استعمال حزام الأمن 52

الفصل الرابع : مساهمة المشاة في الحوادث المرورية

1 - المشاة و خطورة حوادث المرور 55
2 - أسباب تورط المشاة في الحوادث المرورية.....56
3 - أصناف المشاة ضحايا حوادث المرور 56
3 - 1 - الأطفال 56
3 - 2 - الأشخاص المسنون.....57
3 - 2 - المترجلون على الرصيف 57
4 - مسؤولية المشاة في وقوع الحوادث المرورية.....58
5 - الوسائل الوقائية بالنسبة للمشاة 58

الفصل الخامس : التربية المرورية

1 - مفهوم التربية المرورية.....61
2 - أهداف التربية المرورية 62
3 - إستراتيجية تطوير برنامج التربية المرورية 62
3 - 1 - الجماعة المستهدفة 62
3 - 2 - تحليل المشكل 63
3 - 3 - سياق تعليم التربية المرورية 63

4 ـ مراحل تطبيق إستراتيجية التربية المرورية 63
4 ـ 1 ـ مرحلة التربية العائلية 64
4 ـ 2 ـ مرحلة الحضانة 64
4 ـ 3 ـ مرحلة المدرسة 64

الفصل السادس: التفاؤلية الدفاعية(غير الواقعية)

1 ـ مفهوم التفاؤلية الدفاعية (غير الواقعية).....66
2 ـ التفاؤل و الخطر المروري 67
2 ـ 1 ـ التفاؤلية الإستعدادية 67
2 ـ 2 ـ التفاؤلية الدفاعية و إدراك الخطر 68

الفصل السابع: منهجية البحث

1 ـ منهج البحث المستخدم.....71
2 ـ إشكالية البحث 72
2 ـ 1 ـ الإشكالية العامة 72
2 ـ 2 ـ الإشكالية الجزئية الأولى 76
2 ـ 3 ـ الإشكالية الجزئية الثانية 78
2 ـ 4 ـ الإشكالية الجزئية الثالثة 79
3 ـ فرضيات البحث 82
4 ـ التحقيق في الميدان 83
4 ـ 1 ـ ميدان التحقيق 83
4 ـ 2 ـ مجموعة التحقيق و مواصفاتها 83
4 ـ 3 ـ تقنيات التحقيق 84
4 ـ 3 ـ 1 ـ الملاحظة بالمشاركة و شبكة الملاحظات 84
4 ـ 3 ـ 1 ـ 1 ـ شبكة الملاحظات المتعلقة بالإشكالية العامة.....84
4 ـ 3 ـ 1 ـ 2 ـ شبكة الملاحظات المتعلقة بالإشكالية الجزئية الأولى 85
4 ـ 3 ـ 1 ـ 3ـ شبكة الملاحظات المتعلقة بالإشكالية الجزئية الثانية 86
4 ـ 3 ـ 1 ـ 4 ـ شبكة الملاحظات المتعلقة بالإشكالية الجزئية الثالثة 87
4 ـ 3 ـ 1 ـ 5 ـ كيفية التطبيق 87
4 ـ 3 ـ 1 ـ 6 ـ طريقة التسجيل 87
4 ـ 3 ـ 2 ـ الاستبيان 88

4 - 3 - 3 - المقابلة 90
5 - التقنيات الإحصائية المستعملة 91
5 - 1 - النسبة المئوية 91
5 - 2 - اختبار كآي تربيع 91

الفصل الثامن : تحليل النتائج و مناقشتها

1 - تحليل الملاحظات 93
1 - 1 - الملاحظات الميدانية المتعلقة بالإشكالية الجزئية الأولى 93
1 - 2 - الملاحظات الميدانية المتعلقة بالإشكالية الجزئية الثانية 101
1 - 3 - الملاحظات الميدانية المتعلقة بالإشكالية الجزئية الثالثة 108
1 - 4 - الملاحظات الميدانية المتعلقة بالإشكالية العامة 113
2 - تحليل نتائج الاستبيان 119
2 - 1 - تحليل بيانات الجداول المتعلقة بالإشكالية الجزئية الأولى 119
2 - 2 - تحليل بيانات الجداول المتعلقة بالإشكالية الجزئية الثانية 128
2 - 3 - تحليل بيانات الجداول المتعلقة بالإشكالية الجزئية الثالثة 136
2 - 4 - تحليل بيانات الجداول المتعلقة بالإشكالية العامة.....148
3 - مناقشة النتائج في ضوء فرضيات البحث 162
3 - 1 - مناقشة الفرضية الجزئية الأولى 162
3 - 2 - مناقشة الفرضية الجزئية الثانية 164
3 - 3 - مناقشة الفرضية الجزئية الثالثة 165
3 - 4 - مناقشة الفرضية العامة 167
خـــاتمـة 170
المراجع 175
الملاحق 183

مقدمـــة:

تشهد الجزائر حركية مرورية كثيفة، و هي في توسع مستمر قائم على التطوّر الحاصل في ميدان وسائل النقل والمواصلات باختلاف أنواعهـا وأشكالها. نتجت عن هذا التطور مشاكل معقّدة، أهمّها وأخطرها حوادث المرور التي كبّدت المجتمع خسائر بشرية تعدّ بالآلاف ، ومادّية تعدّ بملايير الدينارات. لقد ربطنا هذه الخسائر المختلفة بسلوكات الأفراد في سياقها التفاعلي الاجتماعي في حياتهم اليومية ، و هذا ما جعلنا نتساءل حول العوامل النفسية الاجتماعية التي يُرَكب على أساسها السلوك بصفة عامة ،خصوصا أن المركبات العصرية تتطلب سلوكا يتفق و شروط استخدامها حتى يَتسنى الاستثمار السليم لهذه التقنية الحديثة.

إنّ السلوك الذي يُنصب حوله تساؤلنا يهم في الحقيقة مستعملي الطريق عامة ،إذ أنّ حوادث المرور تزهق الأرواح و تزعزع الحياة الاجتماعية في جميع الأقطار، و هذا ما أثبتته المنظمة العالمية للصحة في التقرير العالمي الذي وضعته بالاشتراك مع البنك الدولي حول الوقاية من الإصابات الناجمة عن الحوادث المرورية سنة 2004 . يحتوي هذا التقرير على عرض شامل للإصابات الناجمة عن حوادث المرور و الأخطار التي تنطوي عليها ، زيادة على استعراض السبل الكفيلة بالتقليل من الحوادث المرورية و التخفيف من توابعها.و عليه أشار التقرير إلى أنّ الدول العربية تحتل الصدارة في هذا المجال،و من ضمنها الجزائر التي تحتل فيه مرتبة متقدمة ، مرتبة تعكس بحق خطورة مشكلة حوادث المرور على الجانب الاجتماعي و الاقتصادي للبلاد.

لهذا يتطلب منا التناول العلمي لمشكلة حوادث المرور في الجزائر على وجه التحديد ، أن نتابع مجالات مختلفة و متكاملة من حياتنا الاجتماعية ، لأن السلوكات المتسببة في الحوادث المرورية قائمة على قضايا نفسية ، اجتماعية ، ثقافية ....الخ ، تُكون في مجملها منبعا أساسيا للتصرفات المخالفة للأمن المروري. إن هذه المتابعة ضرورية للإحاطة بأسباب المخالفات المرورية المتعددة و المنتشرة بين الناس ، و التي تبدو ظاهرة لِلعَيان عند استعمال الطريق بصفة عامة . نذكر من بين هذه المخالفات : القيادة العشوائية، عدم احترام قواعد الطريق ،عدم إعطاء الأهمية لإشارات المرور عدم استعمال خصائص المركبة بشكل مُحْكم،حمل أشخاص عوض البضائع في مركبة نفعية توقيف المركبات في وسط الطريق أو على الرصيف و بالتالي التعدي على حق المشاة ، الإفراط في

السرعة ، التباهي بالمركبة القائم على الإحساس بقوة اجتماعية تجعل الشخص يتحرك بطريقة قوية لُيبَين أنه لا يخاف من أي شخص ، و اعتبارها كدليل على النجاح الاجتماعي.

و إن توسعت هذه المخالفات كما أشرنا إليه آنفا فإنا تتكرر و تتعقد بتعقد حركة المرور، إثر تعدد الأنفاق ، الجسور، المحولات ، الطرق السريعة ، من جهة ، و استعمال الوسائل الحديثة للنقل و التنقل ،من جهة ثانية. و بما أنّ استعمال وسائل المواصلات الحديثة متعلق أساسا بالفرد فإننا نشير إلى ما يلي:

يتطلب توظيف كل التقنيات الحديثة إعداد الأفراد لمسايرة شروطها و متطلباتا ، و عليه، فإن استخدام الطرق بمختلف أنواعها يتطلب تغيير نمط حياتنا اليومي بما يتوافق مع الهدف من استخدامها ، أي لابد من التأصيل للتغيير الاجتماعي و ذلك بالإستناد إلى المقومات المعرفية و الثقافية بشكل واسع من قبل الأفراد ، بحيث تصبح لديهم القدرة الكافية لفهم متطلبات الحياة و الاستجابة لها بما يضمن لهم السلامة في كَنَفِ الإطار الاجتماعي.

إنّ التحوّل الثقافي ضروري لا مَنَاصَ منه لاستعمال التقنيات الحديثة، ومن بينها وسائل المواصلات، ذلك لأنّها لم تنتج في بيئة ثقافية و اجتماعيـة شبيهة ببيئتنا. و ما نراه اليوم من انبهار الأفراد بالخصائص التقنية للمركبات لدليل على ذلك، ثم إنّ تكرار المخالفات المرورية في حياتنا اليومية يدلّ بما لا يدع مجالا للشك أنّها ناجمة عن أنماط سلوكية مرورية غير آمنة ، الشـيء الذي يسمح لنا بالتفكير في عدم حدوث تحوّل ذهني للأفراد بشكل يسمح لهم الاستفادة الفاعلة من وسائل المواصلات الحديثة من خلال سلوكات مرورية آمنة.

يبرز التخلف المعنوي في الجانب المروري بشكل واضح في صورة التّعدّي على قانون المرور، و قد يكون هذا التعدي فرديا أو جماعيا ، وهذا ما نراه في مواكب الأفراح أين يُخْتَرق قانون المرور في إطار جماعات و بشكل مقصود. كما يتجلى التخلف المعنويّ أيضا في سلوكات مرورية غير مسؤولة يقوم با السواق و المشاة عن وعي و إدراك تتنافى و قواعد السلامة المرورية. ثم إنّ عدم حدوث تحول ذهني للأفراد يرهن الاستعمال السّليم للتقنيات الحديثة و من بينها المركبة ، الشيء الذي يتسبب في سوء استعمالها مما ينجرّ عنه حوادث مرورية . و هكذا فإنّ عدم حدوث هذا

التحوّل يجعل الفرد يعيش صراعا بين ما يحمله من قناعات و مبادئ اجتماعية من جهة ، و خصوصية المركبة و شروط استعمالها الآمن من جهة أخرى، و هذا ما ينعكس على الجانب النفسي الاجتماعي للفرد، و الذي يظهر جليا في سلوكه المروري اليومي.

يؤدي الإهتمام بتغيير قناعات الأفراد في استعمال الطريق عموما و الاهتمام كذلك بالتعامل مع قانون المرور خاصة إلى التأمل في قضايا التمدّن ، لأنّ سلوكات الأفراد هي المعيار الحقيقي للتمدن و التخلف على حدّ سواء، و يكفي أن نُعَرف التمدن كسياق قائم على تنظيم و تسيير الحياة الاجتماعية حسب شروط العصر، لكي ندرك أن السلامة المرورية مهملة من طرف أعداد متزايدة من مستعملي الطرق، و إن التفتنا إلى حركة المرور في الدول المتقدمة لوجدنا أن نظام المرور محترم على العموم طبقا لتوسع التمدن في هذه التمعات دون تدخل مُكثف لرجال المرور ،و هذا ما يعكس طبيعة الفرد المتمدن الذي يحمل في ذهنيته سلوكات جُلها تصب في مصلحته و ضمان أمنه و راحته ضمن محيطه الاجتماعي ، و عليه نتساءل : هل نحن عاجزون عن إدراك ما ينفعنا و ما يضرنا؟ هل يمكن التحكم في حركة المرور بمجرد تطوير آليات الوقاية المرورية؟ مهما كانت الإجابة عن هذا التساؤل فلابد أن نؤكد أن الوقاية المرورية مرتبطة بالعنصر البشري و هو المتسبّب الرئيسي في حوادث المرور بنسبة كبيرة ، إذ هو مرتكب المخالفات المرورية التي تجعله ضحية لها.

لهذا تدف الوقاية المرورية إلى تعديل السلوك المخالف لقانون المرور يِحَث السائق على تجنب المخاطرة أثناء السياقة ، إذ هو المسؤول الرئيسي عما يقع من حوادث مرورية في الطرق ، و الملاحظات الميدانية تبين هذا ، إذ فيه من يقود مركبته بسرعة جنونية دون اعتبار للأخطار المحدقة به و بطريقة تورّية،أو تحت تأثير الكحول، و هذا ما يفقد السائق القدرة اللازمة للسّياقة و الإدراك السّليم لأخطار الطريق، و يجعله يقوم بتجاوزات ممنوعة إلى غير ذلك من السلوكات الخطيرة ، و إن قلنا أنّ السائق هو المتسبب الرئيسي في حوادث المرور ، فلا َيصح أن ننسى متسببا آخرا و هو الراجل، إذ كثيرا ما يغلب عليه السلوك التهوري الذي يجعله يتجاهل أخطار الطريق ، فلا يبالي بميزات الطريق و شروط استخدامها الآمن ، و بذا يتورط في عدد مُعْتَبر من الحوادث المرورية .

فهكذا يمثل الطريق ميدانا يتفاعل فيه جميع الناس، تحت رعاية و مراقبة شرطة المرور التي ينتظر منها أن تسهر على احترام قانون المرور من طرف الجميع . لكن وجود حوادث مرورية بشكل متزايد دليل على أنّ اختراق قانون المرور من ميزات مجتمعنا ، فعلينا أن نحاول الاطلاع على مُقَومات هذا الوضع ، و ذلك من خلال فصول ثمانية ، يستهلها الفصل الأول و فيه نتطرق إلى واقع حوادث المرور في الجزائر من خلال الإحصائيات المقدمة من المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق و كذا الأسباب المؤدية إليها، أما الفصل الثاني فتطرقنا فيه إلى مقوّمات التمدّن و الوعيّ المروري من خلال عرضنا لمفهوم التمدّن كنمط حياة مجسّد في سلوكات يوميـة زيادة إلى علاقة التمدن بالسّلوك المروري عموما ، بالإضافة إلى الوعي المروري و مدارس تعليم السّياقة ،باعتبارها ذات علاقة وطيدة بالسّلوك المروري من جهة ، و التمدّن من جهة أخرى ، كما تطرقنا في هذا الفصل إلى دور شرطة المرور في تنظيم الحركة المرورية.

أمّا الفصل الثالث فتطرقنا فيه إلى مساهمة العوامل الإنسانية في الوقاية المرورية لدى السواق، حيث تناولنا فيه بعض العوامل المتسببة في الحوادث المرورية وسُبل الوقاية منها، أما الفصل الرابع فقد خصصناه إلى المشاة و مساهمتهم في وقوع الحوادث المرورية ، و سبل وقايتهم من مخاطر الطريق ، أما الفصل الخامس فتناولنا فيه التربية المرورية و تحديد مفهومها و أهدافها و مساهماتا في تنمية روح المسؤولية و تجسيد السلوكات المرورية الآمنة في استعمال الطريق عموما ، أما الفصل السادس فقد تناولنا من خلاله التفاؤلية غير الواقعية و ذلك بتوضيح مفهومها و علاقتها بادراك أخطار الطريق و تأثيرها في تشويه الإدراك الحقيقي لأخطار الطريق و الالتزام بالسلوكات المرورية الآمنة.

أمّا الفصل السابع فخصصناه إلى منهجية البحث و ذلك بتوضيح المنهج المّتبع في الدراسة و إبراز كيفية إجراء التحقيق في الميدان ، و كذا إبراز مختلف تقنيات البحث المستعملة ، أمّا الفصل الثامن فتطرقنا فيه إلى عرض نتائج التحقيق في الميدان و تحليلها و مناقشتها في ضوء فرضيات البحث.

الفصل الأول

حوادث المرور في الجزائر

شهدت الجزائر خلال السنوات الماضية تصاعداً ملحوظاً في نسبة أعداد حوادث المرور، صاحبه تزايد في عدد حالات الوفيات والإصابات الجسدية، وأصبحت تمثل أحدى أهم القضايا والمشكلات المتنامية التي تواجه كل أفراد المتمع ، لما تخلفه من مآسي اجتماعية وإنسانية فادحة، فضلاً عن خسائرها المادية الجسيمة التي تطال عدة قطاعات من المتمع. يدرك معظمنا إن لم نقل كلنا الآثار المدمرة لحوادث المرور. إنّ ثمنها غالي معنويا و ماديا سواء على مستوى الأسرة أم التكاليف الباهظة التي يتحملها القطاع الصحي من أجل علاج المصابين.

1 . تعريف حوادث المرور:

إنّ تعريف الحادث عامة ضروري للتناول العلمي لحوادث المرور . لقد صدرت تعاريف عديدة لباحثين مختلفين (1) ، تتفق على أنّ الحوادث المرورية مُفَاجئة ، و أن الأفراد يتورطون فيها بدون دراية أو توقع مسبق ، و عليه نُعرف حوادث المرور بأنا كل الإصابات الناجمة عن استخدام المركبة أثناء سيرها تحت ظروف معينة و ينتج عنها آثار مدمرة للأرواح و/أو الممتلكات.

---

(1) من بين تعاريف الحادث نذكر ما يلي :

أ : يعرف حادث المرور حسب السيف عبد الجليل على أنه « جميع الحوادث التي ينتج عنها إزهاق للأرواح أو إصابات في الأجسام أو خسائر في الأموال أو جميع ذلك من جراء استعمال المركبة » (بن محسن محمد الصبحي عبد العزيز ، رسالة ماجستير ، 1998 ، ص 28).

ب : يقول المطيري « الحادث المروري هو كل ما يحدث للمركبة أو فيها أثناء سيرها بسبب توافر ظروف معينة ، و دون توقع أو تدبير سابق من أي طرف من الأطراف المشاركة في الحادث ، و ينتج عنه إزهاق للأرواح أو خسارة في الممتلكات أو إصابة في الأجسام » (بن محسن محمد الصبحي عبد العزيز ، رسالة ماجستير ، 1998 ، ص 29) .

جـ : يعرف فرج طه عبد القادر (1986) الحادثة بأنا « ...تقع (الحادثة) للفرد أو يتورط فيها دون معرفة أو توقع مسبق ينتج عنها أضرار تصيب الفرد أو الآخرين أو المعدات أو الممتلكات » (بوظريفة حمو و آخرون،1991 ،ص2).

2. أسباب حوادث المرور في الجزائر:

تنقسم أسباب حوادث المرور في الجزائر إلى مباشرة و أخرى غير مباشرة (1) ، و التي سنعرضها على النحو التالي :

2. 1. الأسباب المباشرة:

الأسباب المباشرة هي الأسباب المتعلقة أساسا بالعنصر البشري ، و حسب الإحصائيات المتوفرة يتحمل السائق نسبة 89.43% من حوادث المرور، و العنصر البشري يتكون من صنفين:

. أولا، المشاة : المشاة هم الأفراد أو الجماعات الذين يستعملون الطرق و الشوارع سيرا على الأقدام ، إنم يتحملون نسبة 12.15% من حوادث المرور، إذ لا يحترمون قواعد المرور عند قطع الطريق مهملين القضايا التابعة للحذر و الانتباه.

. ثانيا، السّائق: السائق هو من يتولى قيادة المركبة في الطريق،فيكون إما سببا أو ضحية لحوادث المرور إثر سلوك من السلوكات الآتية:

الإفراط في السّرعة ، عدم التزام السّائقين الجدد بالسّرعة القانونية ، عدم مراعاة شروط التجاوز و كيفياته ، السّياقة بدون رخصة ، السّياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر.

---

(1) نبين هذا التمييز بالاعتماد على وثيقة صادرة عن المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق تحت عنوان : إحصاءات حوادث المرور الجسمانية في الجزائر و التي تحتوي على تحليل شامل لأسباب حوادث المرور خلال سنة 2004 بالاظافة إلى مقارنة بين سنتي 2003 و 2004 .

2. 2. الأسباب غير المباشرة:

و هي الأسباب المتعلقة أساسا بالمركبة و الطريق و المحيط و خصائصه.حيث تمثل نسبة 10.57% من إجمالي عدد حوادث المرور وتُوزع على النحو التالي:

. المركبة : تعتبر المركبة عنصرا استراتيجيا ، فبواسطتها يتم تنقل الأفراد من مكان إلى آخر، و لأجلها تُشيّد الطّرق و تّيأ بطريقة ملائمة، لتسمح بالسّير السّليم للمركبة، و عليه فحالة الطريق مهمّة جدّا أثناء استعمالها، فأي تاون في هذا الجانب قد يُودِي بأرواح بشرية بريئة.

و تتسبب المركبة في 5.51% من حوادث المرور إثر الأسباب التالية:

اختلال في التجهيزات الضوئية ، انعدام الفرامل ، انعدام الأضواء ، عدم صلاحية العجلات ، الحمولة الزائدة ، سوء ربط و ترتيب الحمولة، .....الخ.

. الطريق: تمثل الطريق بشقيها وسط الطريق و الرصيف البيئة المرورية ، و حتى تستخدم بسلامة و أمان يجب أن تُرَاعى المبادئ العلمية في هندسة الطرق عند التصميم و الانجاز ، لكن الحقيقة هي أن الطريق عندنا في حالة يرثى لها ، إذ نجد في طرقنا حفرا هنا و هناك ، تشوهات تعيق حركة المرور ، انعدام الرصيف في بعض الطرق ، حفرا في الرصيف ، .....الخ.

2. 3. ظروف المحيط:

إضافة إلى ما سبق، هناك أسباب أخرى متعلقة أساسا بالمحيط و حالته، مثل: الأمطار، الثلوج، الجليد، الضباب الكثيف، عبور الحيوانات....الخ، حيث تتسبب هذه العناصر في 5.06% من حوادث المرور بالجزائر ، مع الأخذ بعين الاعتبار إسهام عامل الطريق في هذه النسبة.

3 . أبعاد مشكلة حوادث المرور:

تشكل حوادث المرور وما ينجم عنها من وفيات وإصابات جسدية و مادية أحد أهم مشكلات العصر الحديث. تتصدر الحوادث المرورية قائمة أسباب الوفيات والإصابات الخطيرة في بعض دول العالم، وبشكل خاص الجزائر. و لهذه الحوادث تَوَابع اجتماعية و صحية و اقتصادية ، و هي

متسلسلة و مترابطة بطريقة تُثْقِل سياق النمو الحضري و تقدم المجتمع ، خصوصا أن عددا كبيرا من يتحمل عبء هذه الحوادث هم شباب ، أي الطاقة الفعالة في المجتمع التي تُبْنَى عليها الآمال و الاستراتيجيات.

3 . 1 . البعد الاجتماعي: تمثل الحوادث المرورية ظاهرة اجتماعية معاصرة ، ما فتئت تتسبب في ازدياد عدد النساء الأرامل ، إضافة إلى تنامي عدد الأشخاص ذوي العاهات و الإعاقات التي قد تكون في بعض الأحيان دائمة ، و التي تجعل الاندماج الاجتماعي للفرد عملية صعبة ، إذ أن الفرد حينها يكون دائما بحاجة إلى مساعدة الآخرين ، ثم إنّ الفرد المعاق يمثل عبئا ثقيلا على أسرته جَراء مَشَقة التكفل به و مصاريف علاجه ، خاصة في بلادنا أين يكون سعر الأدوية مرتفعا جدا و في بعض الأحيان تكون نادرة ، دون أن ننسى فئة الأطفال و التي تجد نفسها في الغالب في دائرة الأيتام و الحرمان من الرعاية الأبوية ، حيث أن أغلب الأُسَر الجزائرية يَعُولهُا الآباء ، و برحيلهم تنقلب حياة الأسرة رأسا على عقب ، مما يفتح الباب على مِصْرَاعيه للدخول في مشاكل مالية و معيشية صعبة، و هذا ما يدفع كثيرا من الأطفال إلى التخلي عن المقاعد الدراسية و التوجه نحو الآفات الاجتماعية كانحراف الأحداث ، السرقة، المخدرات ، الكحول.....الخ.

3 .2 . البعد الصحي: لقد أصبحت حوادث المرور تمثل بحق هاجسا للصحة العامة كما أثبتته المنظمة العالمية للصحة في تقريرها السنوي لحوادث المرور عام 2004 ، إذ أكدت أن حوادث المرور تعد من بين الأسباب العشرة الأولى المهددة لحياة الأفراد ، و حذرت بدورها البلدان و خاصة المنخفضة الدخل منها من عدم اهتمامها بتطوير سياسات وقائية فعالة و جادة في المدى القريب و المتوسط ، لأنّ حوادث المرور مرشحة لأنْ تكون السبب الرابع لوفاة الأشخاص في العالم بحلول 2020 ، على سبيل المثال خلفت حوادث المرور في بلادنا 3000 معاقا حركيا إعاقة دائمة عام 2004 هذا يضاف حتما إلى ما خلفته حوادث المرور في الأعوام السابقة و بالتالي يزداد الضغط على القطاع الصحي عام بعد عام، و الإعاقة قد تكون في بعض الأحيان أقسى من الموت على صاحبها ، حيث تسبب له اضطرابات جسمية و نفسية أخرى تزيد من معاناته اليومية، ثم إن هذه الحالة تثقل كاهل القطاع الصحي بأكمله و تشكل عائقا حقيقيا في

التكفل بالأمراض الخطيرة الأخرى التي تدد التمع بِرُمتِه، فحوادث المرور تمثل عائقا في تنمية الصحة بصفة عامة في البلاد.

3 . 3 . البعد الاقتصادي: تحتاج التمعات إلى تظافر كل طاقاتا البشرية لإحداث التنمية الشاملة التي يسعى إليها كل مجتمع، و نحن الجزائريون يحق لنا مثل غيرنا أن نطمح إلى التقدم و الرقي في جميع مجالات الحياة ، لكن الأمر يبدو صعبا للغاية ، لأن الرُقي في بلادنا لا يمكن أن يقوم دون أن يسهر عليه جزائريون، خاصة أننا نعلم أنّ حوادث المرور تستهدف بشكل كبير فئة الشباب ، التي تعتبر قوة إنتاجية ضرورية و محرك التنمية الاقتصادية.

هكذا تُخَلف حوادث المرور في الجزائر خسائر مادية معتبرة تقدر بـ 65 مليار دينار جزائري ، إنّه رقم ضخم يعكس بصدق آثار حوادث المرور على الجانب الاقتصادي للبلاد، زيادة على تكاليف المالية المعوضة من طرف شركات التأمين ، إضافة إلى مصاريف الاستشفاء و أيام العطل المرضية التي تُمْنَح للأفراد ، و مصاريف إصلاح المنشآت المتضررة في البيئة المرورية .

و عليه ، يمكننا أن نثبت بما لا يدع مجالا للشك أنّ حوادث المرور أصبحت تثقل كاهل الدولة و أفراد التمع اقتصاديا، بسبب النتائج الوخيمة التي تترتب عنها ،و التي تتطلب مبالغ مالية ضخمة خاصة إذا علمنا أنّ الجزائر تسعى لترشيد نفقاتا و استغلالها بشكل فعال ،أي استثمارها في عدة ميادين تعود إيجابا على التمع بأكمله .

و بالتالي ، يمكن أن نثبت أن هناك علاقة متبادلة بين الأمن المروري والنمو الاقتصادي والاجتماعي، لذلك يجب علينا التفكير بجدية في وضع الخطط والإجراءات والاحتياطات التي تدف إلى رفع مستوى السلامة المرورية ، والحد من خسائرها الاقتصادية والبشرية والتخفيف من أضرارها و آثارها، و التي تشمل أعمال التحسينات الهندسية للطرق ، ومعالجة مواقع الحوادث الخطرة ، والتوعية و التعليم وغيرها في سبيل إيجاد بيئة مرورية و اجتماعية تساعد على تجسيد الأمن المروري على أرض الواقع.

يجرنا الحديث عن الأمن المروري للأفراد إلى التأمل و التمعن في نمط الحياة الذي يعيشونه و يجسدون من خلاله تصرفاتم اليومية ، بعبارة أخرى، بالسلوك عامة و السلوك المروري خاصة ،

لذا يجب الاهتمام بالتناول العلمي للتمدن باعتبار حركة المرور العصرية بكل خصائصها مظهرا بارزا من مظاهر التمدن.

الفصـل الثـانـي

مقوّمـات التمـدّن و الوعي المروريّ

إنّ ما يُلاحظ حاليا في الجزائر هو التوسّع في بناء الطرق بمختلف أنواعها،الجسور و الأنفاق.....الخ. هذا راجع إلى تعقّد حركة المرور ،من جهة، وتطوّر وسائل المواصلات و تنوّعها و كثرتا وتميزها بخصائص تكنولوجية راقية ،من جهة أخرى،إضافة إلى النمو الاقتصادي و التجاري في بعض المناطق و ما صاحبه من حركية مرورية كثيفة.

إنّ استفادة المجتمع الجزائري من التقنيات العصرية أمر مشروع، بل و مطلوب أيضا،لكن تجب الإشارة إلى أنّ كل المنتجات التكنولوجية و التقنيات الحديثة لم يتم إنتاجها في بيئتنا و لا في مجتمعات لها خصائص تشبه خصائص مجتمعنا، و عليه يطرح السؤال: هل قمنا بالإعداد الثقافي و النفسي الاجتماعي قبل جلب التقنية حتى يتسنى لأفراد المجتمع الاستفادة منها بالشكل المناسب؟

1. التمدن و حوادث المرور:

1. 1. ما هو التمدّن؟: إنّ التمدّن هو حالة يكون فيها كل نشاط الفرد موجها نحو تحسين ظروف حياته بشكل متجدّد و متواصل. التمدّن بصفة عامة يعني منظومة من قيم التقدّم و العَقْلَنة و التجديد الثقافي القائمة على المقوّمات العلمية و المعرفية ،قصد إحداث التغيير الاجتماعي بشكل واع من قبل الأفراد لكي يتسنى لهم التحكم في شروط الحياة، و تسخيرها لخدمة حياتم اليومية، و هذا ما يثبته مظهر سليمان (1) .

---

(1) « L’ urbanisation est une manière d’être et d’agir axée sur le renouvellement ininterrompu des moyens et des condition de vie . Elle peut être globalement circonscrite a travers deux articulations dont l’emboîtement et largement tributaire de l’impact de l’Etat et de la société civile, d’ une part, de l’autonomie individuelle a l’ appui des connaissances scientifique et des techniques d’ investigation modernes d’autre part.» (MEDHAR (s.) , 2005, p191).

إنّ التمدن ضرورة تقتضيها نشأة المدن ، فلا يمكن إقامة مدن كبرى و معقدّة و إنشاء مؤسسات ضخمة و استعمال تقنيات متطورة ووسائل مواصلات حديثة ...الخ، دون أن يصاحب ذلك ثقافة مَدِينيه لتنظيمها و إدارتا و التفاعل ضمنها. فالتمدّن إذن هو المسار المُركّب و الهدف و الأصل الذي تعمل من أجله التمعات قصد التحكم في شروط الحياة و الوصول إلى الرقيّ و الرفاهية ، ثم إنّ التمدّن لا يقتصر على المقيمين في المدن فقط، بل هو نمط حياة يتميز بالتجديد و هو منتشر في جميع أرجاء التمع مدنا كانت أم أريافا كأسلوب حياة يتجسد في سلوكات يومية تُشكّل نمطا معيشيا و أفكارا و قناعات مجسّدة ميدانيا ، و ليس تَخَلياً و اتصافاً بمظاهر خارجية فقط ، فالتمدن بذلك يمثل أسلوب حياة قائم على احترام القانون و الممتلكات العمومية و المصلحة العامة ، و يمكن أن نثبت من جهة أخرى أن المَدِينية تكون من إنتاج الأفراد المتمدنين الذين يبدعونا و يحافظون عليها و يطورونا .(1)

1. 2. التمدّن و السّلوك المروري:

يُفترَض أنّ الفرد مسؤول عن تصرفاته ،إذ يملك القدرة و الحرية في أدائها، و يجب عليه التحلّي بسلوكات آمنة أثناء استعمال الطريق بُغية الحفاظ على سلامته ،من جهة، و أمن غيره من مستخدمي الطريق ،من جهة أخرى، و ذلك بالامتثال للمبادئ الوقائية و القوانين و النظم المرورية.

إنّ التنمية المتسارعة و ارتفاع مستوى الدخل لبعض الأفراد، و كذا تزايد عدد المركبات رافقها تزايد في معدّل وفيات و إعاقات حوادث المرور، حيث أصبح بعض الأفراد بإمكانم الحصول على مركبة حديثة بسهولة، الشيء الذي دفع بالكثير إلى اقتنائها، فزاد عدد المركبات حينها. و أمام سهولة الحصول على المركبة قد يميل الفرد إلى عدم تقديرها و المحافظة عليها مما يقوده إلى سياقة المركبة بنوع من التهوّر و اللامبالاة، وهذا ما يجعله عرضة لارتكاب حوادث مرورية.

---

(1) انظر كلابف بل ترجمة محمود محمود ، بدون سنة ، ص 12 .

كما سبق و أن ذكرناه ، فإنّ المركبة ذات التكنولوجيا العالية لم تنتج في بيئة شبيهة ببيئتنا و لا في قيم مماثلة لقيمنا ،وبالمقابل لم نقم بالإعداد النفسي الاجتماعي و الثقافي اللازم قبل جلب هذه التقنية لتغيير عادات و سلوك الأفراد لاستعمالها بالشكل الأمثَل و المناسب،خصوصا و أنّ المركبة ما هي إلاّ وسيلة نقل و تنقل تدف إلى تذليل الصعَاب على الفرد و المساهمة في راحته. لكن واقعنا غريب بل معاكس في مجالات مختلفة في هذه التصورات ، إذ فيه من يفتخر بنوعية مركبته و قوة محركها و كذا سرعتها القصوى ، و كأنّ امتلاك المركبة معيار أساسي في الحكم على المكانة الاجتماعية .

تعتبر المركبة في واقعنا الاجتماعي وسيلة للتنفيس و الافتخار حيث يقود بعض الشباب مركباتم بطريقة عشوائية و ملفتة للانتباه،و يجوبون با الشوارع و الطّرق بسرعة عالية و كأنّهم في مضمار لسباق السّيارات. تنعدم عندهم روح المسؤولية أثناء القيادة . وكلّما كانت المركبة حديثة و قوّية كلّما أدى ذلك إلى زيادة الثقة بالنفس لدى بعض السواق، فيصبحون بذلك جريئين متحدّيين كل إشارة أو مركبـة أخرى تحاول اجتيازهم أو اعتراض طريقهم، و كثيرا ما يلجأ بعض السّائقين إلى الألعاب الاستعراضية أمام مرأى و مسمع الآخرين ، خاصة في مواسم و أيام الأفراح، أين لاُيحترم فيها قانون المرور تحت غطاء الفرح الذي طالما يتحول في حالات مختلفة إلى قرح و أحزان.

تعطي المركبة في مجتمعنا الفرد مكانة اجتماعية خاصة، لذلك يعتقد الأفراد أنّ نوع المركبة و طرازها له أهمّية في قلوب الناس ، و من خلالها يتمّ الحكم على صاحبها، فالمركبة في منظور البعض تمثل برهانا على نجاح اجتماعي،عندئذ تصبح برهانا لِرُقيّ الفرد في السّلم الاجتماعي و الاقتصادي، حيث نجده يغّير مركبته في كلّ مرة بما هو أرقى منها ليحسّ من خلال ذلك بالنجاح في الحياة و أنه ذو شأن بالنسبة للآخرين، فالمركبة حينها ما هي إلاّ وسيلة لجلب الإعجاب و التقدير من الآخرين و إثبات الذات في الواقع الاجتماعي.

كثيرا ما يتباهى الأفراد في مجتمعنا ، خاصة الشباب منهم ، بقيادتم الخطيرة و الجريئة ذات السّرعة العالية ، و اعتبار ذلك دليلا واضحا على التحكّم في فنّ السّياقة،لهذا ُيتهم الفرد الذي يقود مركبته

بتأنّ بالجبن وجهل فنّ السّياقة،و نقص الشّجاعة، فالإفراط في السّرعة عند هؤلاء يعدّ معيـارا أساسيا للحكّم على قدرة الفرد في إتقان فنّ السّياقة.

يمكن أن نُصنف السلوكات المرورية الخطيرة في مجتمعنا إلى صنفين ، حيث يتعلق الصنف الأول بالسواق . إنّ عددا منهم يتميزون بعدم احترام ممرات الراجلين، و يميلون إلى تجاهل المشاة و عدم إعطائهم حقهم في استعمال الطريق . و هذا ما أشار إليه بوظريفة حمو و آخرون في قولهم : «إن الفرد أمام مقود السّيارة يشعر بأنه مختلف عن الراجل و بأنه الأقوى» . (1)

أما الصنف الثاني فهو متعلق بالراجلين، إنهم يعبرون الطريق من أي مكان و بطريقة عشوائية دون إعطاء أهمّية لممرّ الراجلين، باعتباره الممر الآمن لهم، و تبين متابعة حركة المرور أنّ هذا السّلوك منتشر في المجتمع حتى أصبح نمطا شائعا ، إذ نجده حتى في الطرق السريعة حيث يَعْمَد بعض الأفراد إلى مراوغة المركبات و هي تسير بسرعة كبيرة في عملية توصف بالمازفة . و بصفة موازية لهذا نجد من المشاة من يستغني عن استعمال الرصيف و يمشي في وسط الطريق المخصص للمركبات في عملية شبيهة بالتحدي ، أي كأن المترجل يتحدى المركبة و السائق في آن واحد . قد يزداد الأمر خطورة عندما نلاحظ عائلات و جماعات تسلك هذا السّلوك دون أن تدرك أنها تمثل نموذجا يقتدي به الآخرون من مستعملي الطريق.

ما يلاحظ في مجتمعنا هو التقليد الجماعي للسّلوكات المرورية الخطيرة، سـواء من طرف السّائقين أو المشاة. فنجد من لا يحتـرم إشارة "طريق ممنوع " نظـرا لأنه لاحظ سائقا لم يحترم هذه الإشارة فقام بتقليده، و كثيرا ما نلاحظ هذا النوع من التقليد في الازدحام المروري ، بمجرد ما إن يَنْسَل سائق بمركبته من سلسلة المركبات حتى يتبعه سواق آخرون ، و هم غير مبالين بقضايا قانون المرور و الخطر ، و هذا ما نجده أيضا عند المشاة : يكفي أن يقطع أحد الطريق من مكان غير آمن ليتبعه آخرون .

---

(1) بوظريفة حمو و آخرون ، 1991 ، ص 41 .

هكذا ما يلاحظ في مجتمعنا هو عدم احترام قانون المرور عامة ، إذ يعمل عدد متزايد من الأفراد كل ما في وسعهم للتحايل عليه و انتهاز الفُرَص لاختراقه ، خصوصا لما تكون شرطة المرور غائبة و لكن تبين متابعة حركة المرور أن قانون المـرور يُخْتَرق حتى بوجود هذه الشرطة ، إذ فيه من يملك النفوذ للإفلات من العقوبة. فبذلك نجد بعض الأفراد غير معنيين بقانون المرور، و كذلك الأمر بالنسبة للإشارات المرورية الآلية فهي في نظر البعض أشياء ثانوية لا تمتلك صفة الجبر ، و عليه لا يوجد أي داع لاحترامها خصوصا عند غياب شرطة المرور، فالعبرة عند هؤلاء ليس بماهية قانون المرور و إشاراته بل بقوة المشرف على قانون المرور و مدى صرامته، هذا ما أثبته بوظريفة حمو و آخرون عندما أشاروا إلى أن : « مخالفات قوانين المرور في الجزائر في تزايد مستمر و هي ظاهرة خطيرة يجب و عيها و البت فيها»(1) . زيادة على ما سبق يمكن أن نثبت أن مجتمعنا يُمَجد مُخَالِف قانون المرور و يعتبره شجاعا.

إن الاهتمام بمخالفات قانون المرور ضروري ، لأنّ المركبة و الطرق أخذت تدريجيا بعدا متوسعا عند المواطنين ، إذ نجد من جهة ،اعتمادا كبيرا على المركبة في كل تنقل ، و نجد من جهة ثانية ، تطورا في شبكات الطرق داخل المدن و خارجها ، قد صاحب ذلك انتشار الطرق السريعة ، الجسور ، الانفاق ، المحولات ،....الخ ، كلّ هذه المستجدات يجب أن يَعِيَها الجزائري و يسخرها لتسهيل حياته اليومية لا أنْ تكون مصدر خطر يهدّده في أي لحظة.

إنّ إدراك الطريق على أنها مرفق عام تقدم خدماتا لجميع أفراد المجتمع ضمن ضوابط المصلحة العامة شيء مهمّ و جوهري و مظهر من مظاهر التمدن، إلاّ أنّ هناك في مجتمعنا من يعتقد بتصرفاته أنّ الطريق شُيّدت خصيصا له، فنلاحظ في بعض الأحيان تلاقي و توقف مركبتين في طريق مزدوج و في اتجاهين متعاكسين ، وتبادل أطراف الحديث بين السائقين دون أي اعتبار لمن خلفهما حتى يضطر الآخرون إلى استعمال المنبهات بشكل فوضوي، كما يوجد كذلك من يستغل النفق المخصص للمركبات راجلا دون إعطاء أهمية للأخطار المحدقة به ، و التي قد تُودِي بحياته وحياة الآخرين في أي لحظة من اللحظات.

---

(1) بوظريفة حمو و آخرون ، نفس المرجع السابق ، ص 37 .

هكذا يستفيد الجزائري في تنقلاته اليومية من كل وسائل المواصلات الحديثة ، غير أنه يستعملها بطريقة غريبة عن متطلباتنا . و هذا راجع لكون الجزائري قائم بين الحداثة و التقاليد ،يتولد عن هذا التضارب تخلف معنوي و الذي يمثل منبعا لمشاكل التمدن ، و هذا ما يظهر جليا من خلال حوادث المرور كنتيجة لصراع مستمر بين قيم و قناعات و سلوكات الأفراد ، من ناحية ، و شروط استعمال وسائل المواصلات الحديثة من ناحية أخرى .

2. الوعيّ المروريّ كدعامة أساسيّة في التمدّن :

2. 1. مفهوم الوعـيّ المروريّ:

للتمدّن ،كنمط حياة و سلوك يوميّ، علاقة وطيدة بالسّلوكات المروريّة في الحياة الاجتماعية، إذ من خلالها يتمّ التعرف على مدى وعي الفرد بذاته و تصرفاته في إطاره الاجتماعي التفاعلي. و الوعي يعني بصفة عامة سيرورة عقلية تمكّن الفرد من خلالها أن يعي ذاته و البيئة المحيطة به ، و يعرفه بدوي أحمد زكي بأنه : « إدراك المرء لذاته و لما يحيط به إدراكا مباشرا ، و هو أساس كل معرفة، و يمكن إرجاع مظاهر الشعور إلى ثلاثة: الإدراك و المعرفة،الوجدان،النزوع و الإرادة». (1)

يمكن أن نستنتج مما سبق أمرين أساسيين: يشير الأمر الأول إلى أنّ الوعي المروري متعلق بالفرد و أنّ مسؤولية مستعمل الطريق كإنسان واع هي العامل الأول في تقليل الحوادث المرورية إذا التزم بمقتضى الوعي المروري، حيث يعّبر هذا الأخير عن الإدراك السّليم لمستعمل الطريق بذاته و ما يحيط به من أخطار أثناء استعمال الطريق نتيجة سلوك مخالف لقانون المرور ، و ذلك لتحقيق الأمن و السّلامة لجميع مستعملي الطريق ، أما الأمر الثاني فهو يحث على القيام بالتوعية المرورية و نشر السلوكات الآمنة في استعمال الطريق باستعمال كافة الوسائل الفعّالة و المتاحة .

---

(1) بدوي أحمد زكي، 1997، ص 81 .

2. 2. التوعية المرورية:

إنّ التوعية المرورية عملية منظمة مدروسة مبنّية على أسس علمية لنشر الوعي المروري لدى الأفراد. فهي تستهدف استيعاب أفكار واتجاهات و مواقف تؤدي إلى سلوكات مرورية تتماشى مع قواعد المرور و آدابه.

2. 2. 1. أهداف التوعية المرورية:

نجد من أهم أهداف التوعية المرورية :

. العمل على تبصير الفرد بالمشاكل الناجمة عن حوادث المرور و أثرهـا على سلامته و سلامـة جميع أفراد المجتمع.
. ترسيخ سلوكات مرورية تتفق و قواعد المرور ، حيث يكون الالتزام بها طواعية.
. التعريف بقانون المرور و تفاصيله بشكل مستمر و منتظم.
. توظيف معلومات علمية قصد بعث روح الاحترام و المساعدة بين جميع مستخدمي الطريق.
. العمل على إيجاد علاقة إيجابية و مثمرة بين مستعملي الطريق و شرطة المرور.
. وضع و إثراء وسائل اتصال تسهل التفاعلات بين جميع مستخدمي الطريق.

و من أجل تحقيق الأهداف السالفة الذكر ، تستعين التوعية المرورية بوسائل أهمها الأسرة ، المدرسة ، وسائل الإعلام .

2. 2. 2. وسائل التوعية المرورية:

إن القصد من توظيف هذه الوسائل هو الاستعانة بها من أجل متابعة تهيئة الأفراد للقيام بسلوكات متلائمة مع شروط حركة المرور ، و أهمها :

1) الأسرة: تُكوّن الأسرة البيئة الاجتماعية الأولى لجميع الأفراد ، فيمكن أن تلعب دورا هاما في تشكيل الممارسات الاجتماعية المتلائمة مع شروط حركة المرور . بالفعل يقتدي الأبناء بأوليائهم في جميع الميادين الاجتماعية و حتى فيما يتعلق باستعمال الطرق . فلهذا يجب أن يسند

إلى الأولياء دور جديد في تيئة أبنائهم لتفادي أخطار جديدة متعلقة بحركة المرور ، و عليه يجب تعريف هذا الدور الجديد و تحديد طرق التعرف عليه .

2) المؤسسات التعليمية: المؤسسات التعليمية مثل العائلة ، فلا يمكن أن ننسى دورها الجديد المنوط بها في تيئة الأجيال من أجل الامتناع عن ممارسة السلوكات المضادة لراحتهم و راحة الآخرين في جميع الميادين، و حتى فيما يتعلق بحركة المرور ، خصوصا أنه بإمكاننا تحقيق الوعي المروري بالاعتماد على مناهج تربوية علمية واضحة المقاصد و الغايات ، تراعي الخصائص العمرية و العقلية للأفراد من أجل تحقيق رغبة أكيدة و عمل إيجابي لاحترام نظام المرور و تحقيق الأمان في استعمال الطريق.

3) الإعلام: لوسائل الإعلام دور بالغ الأهمية في إذكاء الوعي المروري بين أفراد المجتمع، و نقصد بها الإذاعة، التلفزيون، الوسائل الإعلامية المكتوبة. لهذه الوسائل جمهورها، فيجب استغلالها لإثارة الانشغال الاجتماعي بالقضايا التابعة لحركة المرور

3. مدارس تعليم القيادة:

3. 1. مفهوم مدارس تعليم القيادة : أمام الانتشار الواسع لاستخدام المركبات بمختلف أصنافها ازدادت المخالفات و الحوادث المروريّة، الأمر الذي أدى إلى التفكير في إنشاء مدارس لتعليم القيادة بُغية إطلاع الأفراد على أصول القيادة الواعية للمركبات. و ما يمكن أن نثبته الآن هو أن مهمة مدارس تعليم القيادة خصوصا في المجتمعات المتطورة تتمثل في بنود متتالية و متكاملة :

إعداد نظري و تدريب عملي على قيادة المركبات، و معاني إشارات قانون المرور،ودراسة ميكانيكا المركبات، الإسعافات الأولية، تُدَرس في كل هذه البرامج مواد معينة ، نذكر من بينها ما يلي :

.المركبة و أجهزتها و كيفية قيادتها ، القواعد الأساسية للقيادة و أساليبها السّليمة، دراسة علامات و إشارات المرور و كذا بنود قانون المرور. .
. الإسعافات الأولية و ما لها من دور ايجابي في تنمية الإحساس بالخطر و العمل على تجّنبه، إضافة

إلى تعلّم كيفية التعامل مع الوضعيات الخطيرة مثل حريق في المركبة ، إسعاف شخص ما.....الخ.
. دراسة السلوكات المحّبذة في القيادة الوقائية مثل احترام الآخر، المساعدة...الخ .

لكن الملاحظ هو أنّ مدارس تعليم القيادة في بلادنا تفتقر لبرامج و مناهج تعليميّة واضحة المعالم. لا يتعدى الأمر سوى دراسة سُوَيعَات في إشارات المرور و سُوَيعَات في القيادة حتى يجد الفرد نفسه حاصلا على رخصة القيادة ،دون أن يكون له الاستعداد النفسي الاجتماعي اللازم للتفاعل في الطريق وفق متطلبات حركة المرور و نُظُمِها. لكي نرقى بمستوى الوعيّ المروريّ لابد من الاهتمام بشكل جِدّي بذه المدارس و إعطائها بعدا تربويا حقيقيا يُكمل دور الوسائل السابقة الذكر في تهيئة الوعي المروري . لكن حتى يتسنى تناول هذا الدور بالنسبة لمدارس تعليم القيادة ، لابد أن تتوفر شروط و عناصر أخرى .

3. 2. العناصر الأساسّية الخاصة بمدارس تعليم القيادة :
إذا أردنا أن تقوم مدارس تعليم القيادة بدورها التوعـويّ على أكمل وجه فلابـد أن تتوفر على عناصر أساسية و مهمّة في إعداد الأفراد لاستعمال الطريق وفق قواعد السّلامة المروريّة، ومن هذه العناصر نجد:

أولا، مبنى المدرسة و ميدان التدريب: إنّ مبنى المدرسة لابد أن يكون واسعا وبه قاعات خاصـة، كلّ منها مخصصة لبرنامج معّين من التكوين، مثل أن يكون هناك مكتب للاستقبال وقاعة خاصة بالدروس،قاعة خاصة باستعمال الوسائل السّمعية البصريّة، .....الخ و الملاحظ في واقعنا الاجتماعي أنّ مباني مدارس تعليم القيادة لا تتجاوز مساحتها في الغالب عشرين مترا مربعا، ولا تتوفر على الظروف المناسبة للتّعلّم ثمّ إنّ ميدان التدريب على القيادة يتمّ في الطّريق العادية أين تكثر حركة المرور ، و تزداد مخاوف المدرب و المتر شّح من الوقوع في حوادث مروريـّة ،الشيء الذي ينعكس سلبا على سير وحسن التّعلم بصفة عامة، و في بعض الأحيان يتعمّد المدرب أخذ المترشّح لمسالك سهلة تنتفي فيها وضعيات مروريّة تعكس حقيقة حركية المرور عندنا ، فالمترشح بذلك لا يتدرب على الوضعيات التي سيصادفها في استخدام الطّريق، و عليه فعملية التدريب تتطلّب ميدانا خاصا و آمنا قصد التّعلم بشكل مناسب قبل الدّخول في استعمال الطريق و التفاعل مع السّائقين من ذوي الخبرة في القيادة. .

ثانيا،المعدّات اللازمة للتدريب و الإيضاح: لا تتوفر في واقعنا الاجتماعي مدارس تعليم السّياقة على وسائل تعليميّة حديثة ، سوى مُصَنف لإشارات المرور أو بعض الإشارات المرورية الشائعة، غير أنّ التطور الحديث يفرض علينا استعمال بعض الوسائل العصرية مثل التعلم بالفيديو و الأفلام السينمائية ، الحاسوب، الأقراص المضغوطة،مركبات حديثة للتدريب العملي، وسائل الإيضاح كالجهاز العاكس، كتب و مجلات متخصصة،.....الخ.

ثالثا، هيئة التكوين: إنّ الإعداد السّليم للراغبين في الحصول على رخصة القيادة يجب أن يتجسّد بمجموعة من البرامج الضرورية و الهامّة ، والتي تدف إلى مدّ الفرد بالمعارف و الخبرات اللازمة حول كيفية استخدام المركبة و الطريق بأمان، و عليه يجب أن تكون هناك فرقة تتولى هذه المهام من المكونين المتخصصين في ميكانيكا المركبات، قانون المرور وإشاراته، الإسعافات الأولية، و كل البرامج و المناهـج التي من شأنا أن تساهم في إحداث نَقْلَة نوعية تُجَاه الوعي المروري و الاستخدام الآمن للطريق . لكن تبين متابعة أداء مدارس تعليم السياقة أنه لا يوجد أكثر من مُكون واحد في هذه المدارس يضطلع بتدريس كل البرامج الضرورية لتهيئة الأفراد من أجل قيادة المركبات .

3. 3. أهداف مدارس تعليم القيادة:

تدف هذه المدارس إلى تعليم قيادة المركبات و تيئة السّائقين من النواحي الفنّية و السلوكّية ليكون المتعلّم ملمّا بأصول القيادة السّليمة، وتكون له القدرات اللازمة للتفاعل مع الأنظمة المروريّة، ومن أهمّ أهدافها نجد : .

. نشر الوعي المروري لدى الأفراد الراغبين في الحصول على رخصة القيادة وكذا المسؤولية الملقاة على عاتقهم تجاه أنفسهم من جهة و المتمع الذي يعيشون فيه من جهة أخرى .

. إكساب المتعلّم المهارات اللازمة لاستعمال المركبة بشكل آمن وفـق قواعد السّلامة المروريّة.

. إيجاد علاقة إيجابية بين كل مستعمليّ الطريق، و تنمية روح المسؤولية لديهم.

من أهداف مدارس تعليم القيادة أيضا : العمل على جعل قانون المرور محترما بصفة تلقائية ،ذلك لأنّ الالتزام بأنظمة و آداب المرور من مظاهر التمدّن ، لأنّها قوانين و أنظمة وُضعت لحماية

سائق المركبة و مستخدمي الطريق، و مخالفة هذه الأنظمة يؤدي إلى عواقب وخيمة، تتفاوت بين الضرر المادي مثل الإصابات الجسمية و الوفاة والضرر المعنوي.

4. قانون المرور و كيفية مراعاته من طرف مستعملي الطريق:

4. 1. تعريف قانون المرور: هو مجموعة القواعد القانونية الهادفة إلى تحديد الشروط المتعلقة بتنظيم حركة المرور و أمنها، و استعمال الطرق العمومية بصفة تحقق إشباع حاجات الأفراد و ضمان أمنهم و سلامتهم، و بكلمة أدق ، يبين هذا القانون حقوق و واجبات مستعملي الطريق بصفة دقيقة لضمان الاستعمال العادل للطريق .

إنّ استعمال الطريق مبني على قواعد و قوانين يجب مراعاتا، و احترامها ، و من أهم هذه القواعد نجد إشارات المرور بمختلف أشكالها و أصنافها .

يحتوي قانون المرور الساري المفعول على ثمانية فصول (1) ، تتضمن أكثر من مئة مادة ، موزعة بين أقسام مختلفة (2) . إن موقع قانون المرور في مجتمعنا هو موقع القانون بصفة عامة .

4 . 2 . علاقة مستعملي الطريق بقانون المرور :

لا تستمر الحياة و لا تسير بشكل مُتزن ، خصوصا في ظل المستجدات العصرية إلاّ باحترام القانون من طرف الأشخاص و الجماعات . هذا يعني أنه يجب تقنين الحياة بصفة عامة و تبيين الحقوق الفردية و الجماعية على وجه الخصوص ، و هذه هي مظاهر التمدن .

لكن لا يقتصر القانون على مواد تنظم العلاقات الفردية و الجماعية، بل يرمي إلى تحسين الأوضاع الاجتماعية و ظروف الحياة للأفراد و الجماعات، و هذا ما يجعل القوانين تختلف حسب التمعات

---

(1) قانون المرور رقم 01/14 المؤرخ في 2001/08/19 .

(2) للإطلاع على مقتطفات من قانون المرور ، أنظر الملحق رقم 01 .

و الفترات التاريخية . و من بين هذه القوانين التي تنظم الحياة و تدف إلى رفاهيتها يوجد قانون المرور ، حيث يمثل جزءا من القانون الكلي المسير للحياة ، إذ يساهم في تذليل الصعوبات التي تعرقل حركة المرور ، و يهدف إلى تيسيرها لجميع أفراد التمع . إن غاية قانون المرور هي استعمال الطريق بشكل آمن لكافة مستخدمي الطريق .

يتضمن القانون عموما حقوقا و واجبات مُبَينة ، لكن يبقى الامتثال التلقائي له مرتبط بنفسية الفرد ، فالقانون من حيث هو قانون لا يعالج نفسية الأفراد، و لا يضمن طاعة الفرد له طاعة مصحوبة برضا نفسي منه، فنجاح و فعالية القانون مرتبط بمراعاة خصائص الجماعة ، حيث كلّما كان معبرا عن آمالها كان أقرب إلى نفسية الفرد و بالتالي طاعته بتلقائية.

بالرجوع إلى علاقة الجزائري بقانون المرور، نجدها علاقة هشّة و الدليل على ذلك كثرة المخالفات و الحوادث المرورية،ثمّ إنّ كثيرا ما يتردّد عند الجزائريين مقولة: القانون لا يطّبق إلا على الضّعيف أي أنّ قانون المرور في نظر الجزائري لا يطبق على الجميع ، بل هناك من يُسْتثنى من أحكامه، و بالتالي يُنْظَر إليه على أنّه تضييق على بعض الأفراد دون سواهم، إضافة إلى ذلك كثيرا ما نلاحظ في واقعنا الاجتماعي من يحترم قانون المرور أمام شرطة المرور فقط وفي غيابا يخالفه علانية، هذه دِلالات واضحة على وجود علاقة سلبّية بين قانون المرور و بعض مستعملي الطريق ، وعليه يجب الأخذ بعين الاعتبار نفسية الأفراد عند تطبيق قانون المرور لضمان طاعتهم له و رضاهم به.

5. تنظيم و مراقبة حركة المرور :

5. 1. تنظيم حركة المرور: يتم تنظيم حركة المرور بواسطة الوسائل التالية:

. الإشارات: تنظم إشارات المرور حركة السّير في الطرق، بحيث تعطي لكل ذي حق حقه في استعمال الطريق، سواء كانوا مشاة أم سائقين،ومن بين أهمّ الإشارات المنظمة لحركة المرور نجد: إشارات الأولوية، والإشارات الضوئية، إلا أنّه أثناء الازدحام المروري تكاد تفقد هذه الإشارات مصداقيتها نظرا للعدد الهائل من المركبات ،و في هذه الحالة يجب تدخّل أعوان المرور أو سرايا أمن الطرق.

.أعوان المرور: إنّ كل مفترق طرق يشهد حركة مرور كثيفة يديره أعوان المرور،و هم على اتصال دائم بمركز المعلومات ، و بالّتالي فهم على اطلاع فيما يخص حركة المرور في كافة المناطق و الشوارع. إنّ فعالّية التنسيق بين مختلف الدوريات المتحركة منها و الثابتة شيء ضروري، حتى يتمّ تسهيل حركة المركبات في مختلف الطرق و الشوارع.

5. 2. مراقبة حركة المرور: تدف عملية مراقبة المرور لتحقيق غايتين أساسيتين هما:
. ضمان سيولة المرور و سرعة حركته.

. السّهر على احترام قانون المرور و بالتالي التقليل من حوادث المرور.

. الدوريات: تلعب مصالح أمن الطرق بدورياتا المنتشرة دورا هاما في السّهر على ضمان احترام قانون المرور و الوقاية من الحوادث المرورية، و خاصة الدوريات على متن الدراجات النارية نظرا لصغر حجمها الذي يساعدها على سرعة التنقل في كل الظروف و مهما كان حجم المرور. زيادة على تنظيم حركة المرور ، تقوم هذه الدوريات بمراقبة المركبات سواء تعلق الأمر بالوثائق أو التجهيزات الضرورية للمركبة.

. الحـواجز: تقوم مصالح أمن الطرق بنشر حواجز بُغية مراقبة حركة المرور و ذلك للتأكد من:
. الحالة الجسمية و العقلية للسّائق مثل ، السياقة في حالة سُكْر.....الخ.

. الوثائق الضرورية للمركبة و مدى صلاحيتها، مثل رخصة السّياقة،شهادة التأمين،....الخ.

. شروط السّلامة و الأمن للمركبة مثل: الأضواء، ماسحات الزجاج...الخ.

كما أنّ هذه الحواجز تسهّل على الفرد عملية الاتصال بشرطة المرور حسب الحاجة ، و من خلال عملية المراقبة يمكن إرشاد و توجيه و توعية مستعملي الطريق.

تدفع ميزات بنود تنظيم و مراقبة حركة المرور إلى تقديم الإثبات التالي :

في ظل تعقّد الحياة و ازدياد عدد سكان المدن و زحمة السّير و ضيق الطرق أصبح ضبط السّلوك و التحكم فيه عملية معقّدة تحتاج إلى تضافر جهود كلّ أفراد المجتمع للوقاية من حوادث المرور، حيث أنّ رجل المرور لا يستطيع القيام بذا الدور منفردا ، لذا أصبح لزاما على المجتمع بجميع مؤسساته العمل على تنشئة الأفراد تنشئة أسرية و اجتماعية و ثقافية تعزز و تدعم ضرورة التعاون مع رجال المرور الذين يسهرون على حماية أفراد المجتمع و سلامته من حوادث المرور، خصوصا أن التفاعل معهم مُذْبذَب في حالات مختلفة .

5. 3. العوامل المؤثرة في علاقة الفرد برجال الشرطة:

هناك عدد من المعوقات تؤثر سلبا على استمرار قيام علاقة إيجابية بين الفرد و الشرطة يمكن توضيحها في عدّة عوامل منها:

1.3.5. العوامل التاريخية: «يتبادر لذهن المواطن حينما يتعامل مع الشرطـة، صورة رجل الشرطة في عهود الاستعمار التي مرّت به أغلب الدول العربيـة، و الذي كان يُستخـدم لخدمة المستعمر ضدّ أبناء وطنه، الأمر الذي أدّى إلى تصوّرها أنّها أداة رعب و حتى لدى الأطفال ، لدرجة أنّ الوالد حينما يريد إخافة ابنه نتيجة سلوك غير مرغوب فيه فإنّه يهدّده بإيصاله إلى العسكري أو رجل الشرطة، و قد أدّى هذا الإحساس بدور الشرطة العقابي إلى أن توارثته الأجيال رغم اختلاف أدوار الشرطة و وظائفها في العصر الحالي عما سبق و ساعد على خلق فجّوة بين العلاقة الإيجابية بين المواطن و الشرطة» . (1)

يعتقد بعض مستعملي الطريق أنّ رجال المرور ينحصر دورهم في تسليط العقوبات ، ثم إنّ الإتصال بهم يجعلهم يحسون بالرهبة ، و نجد بعض الأولياء يُخَوفُون أبناءهم بالشرطي . كل هذه

---

(1) الثقفي محمد حميد ، مجلة الأمن و الحياة ، 1997 ، ص 56 .

الإعتقادات المَوْرُوثة من الحقبة الإستعمارية لازالت تُلْقِي بظلالها على التفاعل اليومي بين شرطة المرور و مستعملي الطريق، و تمثل في غالب الأحيان عَقَبة أمام تجسيد علاقة ايجابية بين مستعملي الطريق و شرطة المرور .

5. 2.3. العوامل النفسّية: « من بين أسباب عدم الانسجام بين المواطن و رجل الشرطة أنّ رجل الشرطة يمثل حاجزا نفسيا أمام الرغبات التي يحّبها المواطن» (1) .

إذ يعتقد الفرد أنّ رجل المرور وضع للحدّ من تصرفاته و منعه من السلوكات التي يرغب في أدائها، مما يدفع الفرد دائما إلى محاولة التخلص من هذه القيود ، و ذلك بمخالفة قانون المرور كلما سمحت الفرصة بذلك.

5. 3.3 . عوامل ترجع إلى تصرفات رجال الشرطة أنفسهم: « تؤدي التصرفات السّلبية التي تحدث من قِبَل رجال الشرطة إلى استياء أفراد التمع منهم، و قد تتطور إلى اتخاذ مواقف عدائية تعمّق سوء العلاقة بين المواطن و رجل الأمن» (2) ، وهذا ما يتجلّى من متابعة حركة المرور في حياتنا اليومية، إذ كثيرا ما يتردد التذمر على ألسنة بعض الجزائريين جراء تصرفات بعض شرطة المرور، بسبب التعسّف في تطبيق القانون، ممّا قد يُوَلد فراغا في العلاقة بين الجزائريّ و رجال المرور من جهة ، والجزائري و قانون المرور من جهة أخرى.

4.3.5. عوامل ترجع إلى تنفيذ القانون : يختص رجال المرور في فرض احترام و تطبيق القانون في التمع الذي هو من صنع الأفراد و لخدمتهم، و لأنّ متابعة تطبيق القانون تتطلب تنفيذ العقوبات التي ينصّ عليها القانون ذاته و تتطلب أن يكون لرجل المرور مجموعة من الصلاحيات التي تمكنه من القيام بواجبه و تنفيذ المهمّة المُسْنَدة إليه و لو بالقوّة، ممّا يجعل بعض المواطنين يتخوّفون من تجاوز رجل المرور في السّلطات الممنوحة له و التعسف في استخدامها معهم ، الأمر الذي يخلق نوعا من عدم الثقة لدى الفرد تجاه رجل الأمن و قد يخلق نوعا من الشك و عدم التآلف فيما بينهما.

---

(1) (2) الثقفي محمد حميد ، مجلة الأمن و الحياة ، 1997 ، ص 56 .

5.3.5. نقص الوعي بقانون المرور لدى بعض الأفراد: قد يتسبب بعض الأفراد في حوادث مرورية، و عندما تطبق عليهم قوانين المرور يلقون باللوم على رجال الشرطة ، ويعتقدون أنّهم يريدون الاقتصاص منهم لا غير. إنّ عدم الوعي بقوانين المرور يؤدي بالفرد إلى تجاهل مخالفاته و من ثمّ الاحتجاج على رجال الشرطة، و قد يؤدي ذلك إلى زعزعة العلاقة بين المواطن و الشرطة.

يعتقد الكثيرون أنّ تنظيم المرور و الوقاية من الحوادث الناجمة عن التصادم المروري على الطرق عملية فنّية بحتة ، تنحصر مسؤوليتها في رجال الأمن أو المصالح المسؤولة على هندسة الطرق، و إذا أمعّنا النظر في هذا الأمر و راقبناه بشكل دقيق في حياتنا الاجتماعية نجد أنّ ذلك لا يمثل الحقيقة كاملة، بل يكشف عن حقيقة مهمّة وهي أنّ للفكر و الإحساس بالمسؤولية تجاه الآخرين و نمط الحياة اليومي للأفراد، و قناعاتم و السلوكات الممارسة، دورا كبيرا و أهمية قصوى في هذا الميدان، لذا نجد أنفسنا مجبرين على متابعة مختلف العوامل الإنسانية المتعلقة بمستعملي الطريق عموما و المساهمة في تزايد الحوادث المرورية .

الفصل الثـالـث

مساهمة العوامل الإنسانية في الوقاية المرورية لدى السواق

تمثلّ الإصابات الناجمة عن حوادث المرور في الجزائر تحدّيا كبيرا للصحة العامّة، نظرا لما تخلفه من آثار مأساويّة على الفرد و التمع ، و إن كان الإنسان الضحية الأولى لهذه الحوادث ،فهو المتسبب الرئيسي فيها. و قد دلّت المتابعة اليوميّة للحياة الاجتماعية في ميدان حركة المرور على أنّ الجزائري غالبا ما يقوم بتصرفات تتنافى و متطلبات الأمن المروري ، بل يُصِر على المخاطرة في الطريق ، و هذا ما يؤدي بنا إلى أن نبحث عن الآليات النفسية الاجتماعية المساعدة على تفعيل الوقاية المرورية المستدامة .

1. إدراك خطر المركبة و القيادة:

1. 1. إدراك خطر المركبة و سلوكات القيادة الخطيرة:

يمكن تعريف الخطر إيجازا على أنّه القدرة على تنفيذ أفعال غير مرغوب فيها، ذات نتائج سلبية ، و يمكننا تمثيلها في موضوع الوقاية المروريّة، باحتمال مصادفة الحادث.

(Cabayashi , 1994) . (1)

بالفعل لا تعتبر قيادة المركبة دائما كنشاط خطير، بل إهمال خطورتا هو المتسبب الرئيسي في السلوكات المعادية للأمن المروري ، و هذا ما يثبته بوظريفة حمو و آخرون حين يقولون « من المحتمل جدا أن تكون الحوادث عندما يعتقد السّائقون بأنّ هناك خطرا ضئيلا لوقوع حادثة، و غالبا ما يغامرون للاقتصاد في الوقت و الجهد، انطلاقا من فرضية مفادها أنّ الحوادث تحدث لأناس آخرين دونم، و نفس الشيء يمكن قوله على المشاة الذين يمكن رؤيتهم في حركة مراوغة السيارات أثناء حركة المرور، فنادرا ما يستعملون الجسور أو أنفاق المشاة». (2)

---

(1) CHARBIT (C.) , 1997 , p 15.

يحتوي هذا المرجع المنشور على شبكة الانترنيت على حوصلة للدراسات المتعلقة بالوقاية المرورية المقامة في مختلف دول العالم إلى غاية سنة 1997 .

(2) بوظريفة حمو و آخرون ، 1991 ، ص 22 .

إنّ الإدراك هو الترجمة الذهنية للمعلومات الحسّية المنتقاة بواسطة الحواس من العالم الخارجي، و التي تسمح لنا باختيار سلوك ما أو قرار معّين، و ذلك حسب توقعاتنا و معارفنا و خبراتنا السّابقة.(1)

زيادة على هذا تجدر بنا الإشارة إلى نوعين من الأخطار : يتمثل النوع الأول في الأخطار الموضوعية ، أي الأخطار التي يمكن تحديد أسباب وقوعها بواسطة مؤشرات متعلقة بميزات الوضعية التي قام فيها الخطر . و عليه فالخطر الموضوعي هو الحساب الذهني الذي يقوم به الفرد قصد التنبؤ باحتمال وقوع حادث مرور لفرد أو جماعة من الأفراد في مكـان معين .

أمّا النوع الثاني من الأخطار فهو متعلق بالأخطار الذاتية ، أي الأخطار المتوقعة من طرف الأفراد الذين يتخوفون من ميزات وضعيات معينة في الطريق أو يهملونا ، و هذا ما يوضحه المثالان التاليان . (2) ، و بكلمة أدق تقوم الأخطار الذاتية تحت شكلين رئيسيين :

. أولا : لا يتصور السائق أنّه قد يكون ضحية لحادث مرور ، أي أنّه يستبعد وقوع حادث قد يعاني منه شخصيا .

. ثانيا : قد يأخذ السائق الغرور بنفسه ، لما يعتبر أنّ مهاراته سوف تبعده عن جميع أخطار الطريق فيقود مركبته حسب أهوائه و استعداداته الفردية ، بل نجد أكثر من هذا ، إذ تدفع هذه التصورات الذاتية بالبعض إلى ارتكاب تجاوزات مختلفة ، مثل الإفراط في السرعة في بعض الوضعيات

---

(1) BAGOT (J . d) , 1999, p 14 .

(2) **المثال الأول** : يتجاوز بعض السواق السرعة المحددة في الطرق نتيجة اعتقادهم بان وضعية الطريق تسمح بالإفراط في السرعة دون الوقوع في حوادث ، فبنظرة موضوعية تحديد السرعة دليل على أن تجاوزها يعد خطرا ، لكن التقديرات الذاتية لبعض السواق تستبعد هذا الخطر الموضوعي.

المثال الثاني : نرى في بعض الأحيان سواقا يقودون مركباتم ببطء في الطرق السريعة بسبب خوفهم الشديد من اعتماد سرعة عالية نسبيا ، و التي تتطلبها خصوصية الطرق السريعة ، هذا الاعتقاد الذاتي لبعض السواق يجعل القيادة في هذه الوضعيات خطيرة بالنسبة لجميع السواق .

التجاوز في المنعطفات ، استعمال مركبة مهترئة في الطريق العمومي ....الخ ، متجاهلين الأخطار التي قد يتسببون فيها . هذه هي قاعدة ارتكاب حوادث المرور و هي ناتجة عن تقدير ناقص و غير موضوعي لأخطار الطريق.

1. 2. القيادة الخطيرة و الوقاية المرورية:

1. 2. 1. مفهوم الوقاية :

لا يمكن معالجة حوادث المرور ، بدون تناول مفهوم الوقاية ، لأنّ أبعاده العلمية متعددة و يمكن تقديمها في شكل أنواع مختلفة ، نذكر منها :

. الوقاية الأولية : تنحصر الوقاية الأولية في جل الاحتياطات التي تؤخذ قبل وقوع الحادث ، و هي تدف إلى إبعاد عوامل الخطر ، بالاعتماد على تربية و إرشاد الأفراد ، إذ ترتكز هذه الوقاية على تجنب وقوع الحوادث .

. **الوقاية الثانوية** : تأتي مباشرة بعد وقوع الحادث و تشمل جميع الإجراءات المتخذة منذ الإنذار بوقوع حادث إلى غاية وصول المصاب إلى المشفى ، من أجل حماية أفضل للضحية ، فهي ترتكز على تقليص الآثار و التوابع المترتبة عنها .

. **الوقاية النشطة** : تتضمن و تتطلب تدخلا إنسانيا ، أي الضحية إنسان ، و يتطلب ذلك تدخل أفرادا آخرين لإسعافه و إنقاذه .

. **الوقاية الخاملة** : تتمثل في صيانة المركبات و بنية البيئة المرورية بصفة عامة ، مثل الطريق ، إشارات المرور ، ...الخ.

. **الوقاية المطلقة** : ترتكز على الحدّ من التعرض للخطر، أي العمل على عدم وقوع حوادث.

. **الوقايـة النسبّيـة** : تترجم َتكيف الفرد لمواجهة الخطر، أي ما هي السلوكات الواجب القيام با عند التعرض لخطر محتمل؟.

و عليه يمكن الاعتماد على هذه الأصناف المختلفة لتعريف الوقاية المرورية كمجموع الجهود المبذولة في سبيل حفظ سلامة و أمن كل مستعملي الطريق و كذا ممتلكاتهم.

و لما نتمعن في الأمر نجد أن الوقاية المرورية تستلزم مراعاة عوامل يمكن توزيعها إلى نوعين:

. **عوامل متعلقة بالفرد** : و هي التي يصعب تحديدها لأنا متعلقة بالجانب النفسي الاجتماعي .

.**عوامل متفرقة** : و هي متعلقة بالمحيط المادي مثل : الطريق ، الإشارات ،.....الخ.

إنّ الوقاية الفاعلة هي تلك التي تأخذ هذين العاملين بقدر كبير من الأهمية، و العمل عليهما باستمرار و انتظام بغرض الحدّ من تفاقم مشكلة حوادث المرور.

1. 2.2. العوامل النفسية الاجتماعية المساهمة في الوقاية المرورية:

ترتبط فعالية أي برنامج وقائي بتجنيد العوامل النفسية الاجتماعية للأفراد ، إذ أنّ دورها مهم في ديمومة السلوكات الوقائية . إن الوقاية باب من أبواب الصحة العمومية يجب ربطها بالسلوكات و خصائصها الاجتماعية ، إذ هي ناجمة بدرجة واسعة عن السياق الاجتماعي التفاعلي الذي يعيش فيه الفرد ، و هذا الاعتماد ضروري لكل سياسة وقائية تنوي الترسيخ الاجتماعي للسلوكات الوقائية دون جبر أو إكراه .

إنّ الاهتمام بالدوافع الداخلية للأفراد مطلوب بغرض حثهم على استعمال تجهيزات الأمان طواعية مثل : خوذة الأمان ، واقي الركبة .....الخ . و يستحسن كذلك مراعاة الاتجاهات لما لها من علاقة وطيدة بالسلوك ، و هي قد تفسح المال للتنبؤ بما يقوم به الفرد ، كما تحدده دراسة (Carty et Pacham , 1993) .(1)

---

(1) CHARBIT (c.) , 1993, p 49 .

حيث أثبتت هذه الدراسة أنّ الأفراد يميلون إلى تطبيق السلوكات التي يعتقدونا أكثر فاعلية في الجانب الوقائي ، أي التي لديهم اتجاهات ايجابية نحوها .

يجدر بنا الاعتماد على المعطيات السالفة الذكر ، لأنه غالبا ما يميل السواق إلى السلوكات التي لا تشعرهم بسلب حريتهم في التصرف، بعبـارة أخرى التي لا تمثل لهم كلفة ذاتية، و هذا ما توصلت إليه دراسة (Summala et Pihlman , 1993) (1).

و إذا أُخِذَت جميع هذه العوامل بعين الإعتبار فلا يمكن تجاهل أثر التقليد ، حيث يلعب هذا الأخير دورا مهما في الوقاية المرورية سواء سلبا أم إيجابا، فالسّائقون مثلا يتأثرون بسلوكات بعضهم و يسعون لتقليدهم في بعض الأنماط السّلوكية، إذا كانت هذه الأنماط سلبية فالتقليد يكون سلبيا و إذا كانت إيجابية يكون التقليد إيجابيا، و الملاحظ في واقعنا الاجتماعي انتشار التقليد السّلبي بشكل خطير، فنجد بعض الأفراد يقلّدون الآخرين في قطع الطريق السّريعة رغم وجود الممرّات العلويّـة، قطع الطريق بين المركبات وهي في حالة سير ، خروج بعض السّائقين من سلسلة المركبات أثناء الازدحام المروري تقليدا للذي يخرج أوّلا ، اختراق طريق ممنوع بمجرد ملاحظة مرور مركبة في ذلك الاتجاه، عدم احترام الإشارات الضوئية تقليدا للأول الذي لم يحترمها إلى غير ذلك من السّلوكات المروريّة المنافية لقواعد السّلامة المروريّة و تعاليم قانون المرور التي تطبع الحياة اليومية للجزائري.

1 . 2 .3. فعاليّة مختلف الوسائل الوقائية :

تهدف الوقاية المروريّة إلى تفادي وقوع حوادث مروريّة، و العمل على تخفيض عدد الضحايا بجميع الوسائل المتاحة و تخفيف الإصابات الناجمة عن التصادم، لهذا لابد من اتخاذ إجراءات عملية و دقيقة :

. أن تكون الوسائل الوقائيّة فعّالة و ناجعة بترجمتها على أرض الواقع كإجراءات ملموسة و إيجابية

---

(1) Op.cit , 1997 , p 49.

. أن تراعى الخصائص النفسية الاجتماعية للأفراد أو تغيير اتجاهاتم نحو ميزات الخطر المروري عند الحاجة دون إغفال العوامل الشخصية أو الذاتية للأفراد .

. أن تكون الوسائل الوقائيّة فعّالة و ناجعة بترجمتها على أرض الواقع كإجراءات ملموسة و إيجابية
. أن تراعى الخصائص النفسية الاجتماعية للأفراد أو تغيير اتجاهاتم نحو ميزات الخطر المروري عند الحاجة دون إغفال العوامل الشخصية أو الذاتية للأفراد .

يدعم توظيف العوامل السابقة الذكر ، بالاعتماد على المراقبة الأمنية المستمرة و الدائمة و الفجائيّة التي يمكن أن تكون لها فاعليّة لفرض احترام قانون المرور إضافة إلى نظام العقوبات المالية و سحب رخصة السّياقة.

كما ترفق هذه الخطة بتوظيف وسائل الإعلام من أجل َبث المعارف و المعلومات المتعلقة بالوقاية المرورية و نشرها على نطاق واسع ، و على سبيل المثال يمكن توظيف جهاز التلفاز من أجل بث نماذج سلوكية مرورية آمنة .

مهما كانت الوسائل المستعملة فإن تهيئة الوقاية المرورية لا تكتمل بدون تنظيم برامج تكوينية جادة في قيادة المركبات و أخرى تخصص لمرتكبي الحوادث المرورية بكثرة ، قصد تعديل سلوكاتم في القيادة .

2. مظاهر القيادة الخطيرة و الوقاية منها:

2. 1. الإفراط في السرعة:

2. 1. 1. الإفراط في السرعة و خطورة الحادث:

يُعدّ الإفراط في السّرعة المخالفة الأكثر تكرارا و شيوعا بالنسبة لمسببات حوادث المرور في الجزائر. غير أن هذا الأمر شائع في جميع التمعات ، كما أكدته المنظمة العالمية للصحّة في تقريرها السّنوي حول حوادث المرور عام 2004 . و يجب الانتباه إلى أمرين :

. أولا ، إن الإفراط في السرعة لا يلاحظ في الطرق السريعة فحسب ، بل يتم كذلك في المدن و عبر الأرياف .

. ثانيا ، ترتبط خطورة الحوادث المرورية حسب (Bowie, 1991) (1). بالإفراط في السرعة .

2. 1. 2. محددات السّرعة المعتمدة من طرف السائقين:

إنّ الإفراط في السّرعة يتعلق بعوامل مختلفة ، منها ما ذكرها (Nougochi , 1990) (2) حيث بين أنّ السّرعة عند السائقين تتعلق بقوة المركبة، خصوصيات الطريق، أثر المحيط، التكلفة، إدراك الوقاي ـة، دافعية التنقل، الخصائص الشخصية بالنسبة للسّائق، سلوكات السّائقين الآخرين ، إضافة إلى حدود السّرعة. إضافة إلى العوامل السالفة الذكر هناك خصائص أخرى يمكن أخذها بعين الاعتبار مثل الاتجاه نحو ربح الوقت ، إدراك القوانين و التنظيمات ، حضور رجال المرور عن طريق الدوريات و الحواجز .

---

(1) (2) Op.cit , p 73 .

و بصفة موازية لكل هذه العوامل ، يجب الالتفات إلى ما أثبته (Roche , 1980). [1] عندما يؤكد أنّ السّائق عند استعماله الطريق لا يبحث عن الوقاية المثلى، بل يقوم بإجراء تقديرات للأخطار المحتملة الوقوع ، و يسلك سلوكا معّينا قد يكون عاملا مهمّا في اختيار السّرعة أثناء السّياقـة.

في هذا الإطار هناك دراسة قام بها (Simon et Corbett, 1992) [2] أدت بهما إلى وضع صنفين من السائقين الذين يتجاوزون السّرعة المحددة:

أولا: السّائقون الذين يتجاوزون السّرعة المحّددة بسبب الإهمال و اللامبالاة ، أي إهمال حدود السّرعة أثناء سيرهم عند توقيفهم.

ثانيا: السّائقون الذين يتجاوزون السّرعة المحّددة بصفة مقصودة ، إذ يعتبرون أنها لا تمثل خطرا عليهم.

خلاصة لما تَم ذكره ، يمكن إثبات أنّ السائق هو المسؤول المباشر عن مخالفات السرعة التي قد تؤدي إلى حوادث مرورية متفاوتة الخطورة ، و يضيف (Steensberg, 1993) [3] في هذا الصدد : أنّ الإدراك الضّعيف للتضحية من خلال المخاطر ، أي هذه التفاؤلية تفسّر سلوك المخاطرة لدى السّائقين الشباب ، فهم يعتقدون أنه بإمكانهم تجنب أخطار الطريق .

---

(1) ROCHE (m.) , 1980 , p 46 .

(2) (3) CHARBIT (c.) , 1997 , p 75 .

2 .1 . 3. السرعة كعنصر من عناصر الانحراف اجتماعي:

يعتبر بعض السائقين الإفراط في السّرعة أثناء السّيـاقة كبرهان علـى إتقان السياقة و التحكم فيها، و بالتالي تصبح السرعة في نظر هؤلاء كقيمة اجتماعية ، و تبدو هذه القيمة قائمة في مجتمعنا إذ هناك مقولات شعبية تمجد الإفراط في السرعة و إهمال المبادئ الوقائية اللازمة ، مثل المقولة التي مفادها أنّ قضاء ساعة كاملة في المشفى بسبب حادث مروري أفضل من التأخر عن موعد ما بدقيقة واحدة فقط، « ساعة في السبيطار و لا دقيقة روطار» هذا المبدأ إن صحّ التعبير يسري في أذهان الأفراد ، منهم من يصرح به علانية ، ومنهم من يجسّده في سلوكاته أثناء القيادة، بمعنى أنّ بعض السواق يفضّلون التضّحية الجسدّية و التورط في حوادث مرورية على التأخر بدقيقة واحدة فقط. إنّ هذه المقولة تحمل في طياتا مغزى خطيرا ، مفاده أنّ الإفراط في السّرعة يساوي ربح الوقت و المحافظة على المواعيد.كذلك نجد في ثقافتنا الشعبية مقولة لا تقل خطورة عن الأولى، مفادها: « نفوت وإلا نموت» و كأنّها تعني أنّه لا يوجد شيء يمكنه الوقوف أمام الإفراط في السّرعة و التجاوز الخطير و لو كلّف الأمر حياة السائق و من بجنبه .

و يطبق سائقون هذه المقولة بطريقة شعورية أو غير شعورية ، حيث يعتبرون أنهم في حاجة ماسة لأن يكونوا في مكان آخر و بأقصر وقت ممكن .

كما أنّ السياقة في بعض المرات تعتبر كحرب ضد الساعة أو ما يسمى بسباق ضد الساعة، أي أنّه تحت غطاء ربح الوقت و استغلاله بفعالية يميل بعض السّائقين إلى الإفراط في السّرعة و اعتبار أنفسهم أنّهم في صراع مع الزمن، فيجب مجاراته و بأية وسيلة، إنّها الإفراط في السّرعة لا غير ، ممّا قد يعرض بعض السائقين لارتكاب حوادث مرورية تودي بحياتهم و حياة أناس أبرياء.

و أخيرا ، يمكن الإشارة إلى نقطة حددناها من خلال متابعتنا لحركة المرور : معظم السائقين المتورطين في حوادث مرورية خطيرة ، كانوا على متن مركبات فخمة و حديثة .

2. 1. 4. وسائل الوقاية من الإفراط في السرعة:

من الأهمّية القصوى أن نحاول جاهدين الإنقاص من الإفراط في السّرعة أثناء القيادة ، التي تؤدي غالبا إلى حوادث مرورية مأساوية، ومن أجل ذلك يجب الأخذ ببعض الوسائل و الإجراءات الهادفة إلى تعديل سلوك السّائقين نحو احترام السّرعة القانونية أثناء استعمال الطريق ، و من هذه الوسائل على سبيل المثال لا الحصر نجد ما يلي:

. تدبير إجراءات تغيير اعتقادات و اتجاهات الأفراد نحو الإفراط في السّرعة، بإبراز أخطارها و الآثار السّلبية الناجمة عنها .

. تحسين البيئة المرورية و نخص بالذكر هنا الطريق لعلاقتها الوطيدة بسير المركبات و سائر مستعمليها، فيجب تيئتها و هندستها بطريقة علمية دقيقة لجعلها ميدانا آمنا يتفاعل فيه جميع مستخدميها بأمن و سلام .

. تطبيق العقوبات المالية الصّارمة على المخالفين دون استثناء أو انتقاء.

. مضاعفة المراقبة الأمنية و تشديدها باتباع سياسة عملية ناجعة .

. استعمال الرادارات و بشتى أنواعها لضبط المخالفين و تسليط العقوبات الصّارمة عليهم مع أهمّية استعمال الرادارات المتنقلة.

. العمل على أثر الهالة الزماني و المكاني.

. استعمال الممهّلات من شأنه أن يقلل من السّرعة، لكن بشرط أن توضع عن طريق دراسات علمية دقيقة، و بشكل منظم في سبيل تحقيق الوقاية المرورية و يجب تفادي وضعها بطريقة عشوائية و دون دراية ، حتى لا تتحول من دورها الوقائي إلى دور معيق لحركة المرور.

. العمل على الخصائص النفسية الاجتماعية للسّائقين و العمل على تنمية إدراكهم الصحيح للوضعيات الخطيرة قصد تجنبها، دون إغفال عوامل أخرى قد تؤثر على سلوكات السواق .

2. 2. القيادة تحت تأثير الكحول:

1.2.2. خصائص القيادة تحت تأثير الكحول:

يزيد تعاطي الكحول ، خصوصا ليلا ، من احتمالات وقوع حوادث مرورية أثناء السياقة، حوادث قد تتسبب في إصابات جسمية تؤدي بدورها إلى إعاقات و وفيات . هذا لأنّ تصرف السائق في الطريق قد يكون مذبذبا بعدما يتناول قدرا من الكحول ، بالفعل إنّه يرتكب في هذه الحالة أخطاء في إدراك الوضعيات الخطيرة و اتخاذ القرارات المناسبة ، زيادة على هذا قد يفرط في السرعة رغم أنّه لا يستطيع أن يتحكم في مركبته ، و هذا ما يدفعه إلى إهمال الحذر المطلوب وفق قانون المرور .

2. 2. 2. الوسائل الوقائية من القيادة تحت تأثير الكحول:

في البداية تجدر الإشارة إلى أنّ عقد المقارنات فيما يخصّ السّياقة تحت تأثير الكحول أمر صعب، بسبب اختلاف الحدود القانونية الموضوعة لنسب تركز الكحول في الدم بين البلدان،رغم هذا يجب اتخاذ تدابير وقائية قصد التقليل من الآثار السّلبية لهذا السلوك على السّياقة بصفة خاصة ومن هذه التدابير على سبيل المثال :

. لابد من أخذ هذه الشريحة من التمع بعين الاعتبار و إعداد برامج وقائية علمية تستهدفها، لتوضيح أخطار سلوكاتم على أنفسهم وعلى الآخرين من مستخدمي الطريق ، و الحرص على توعيتهم لما يقومون به بصفة دائمة و مستمرة.

. مضاعفة دوريات الأمن على الطرق ذات الحوادث المرورية المتكررة بسبب القيادة تحت تأثير الكحول، بصفة متكررة و عشوائية.

. العمل على تغيير الاتجاهات المتعلقة بالسّياقة تحت تأثير الكحول.

. وضع سياسة اجتماعية لمكافحة الكحول بصفة عامة لما له من آثار سلبية على سلوكيات الفرد و مهاراته في السّياقة.

. معالجة المدمنين على الكحول بدل معاقبتهم.

. مضاعفة التشريعات و القوانين ضد هذا السّلوك و التطبيق الصارم لها، ذلك لأنّ التنفيذ الصّارم للقوانين هو أكثر الوسائل فعالية في خفض تواتر القيادة مع تجاوز نسبة الكحول المحددة قانونا في الدم .

. تنويع طرق الكشف عن نسبة الكحول في الدم و اعتماد الكشف العشوائي و الفجائي للسّائقين، خاصة في الليل و في الحالات المشبوهة. و في هذا الصدد تجدر الإشارة إلى وجود أجهزة اختبار التنفس التي توفر قرينة موضوعية على نسبة تركز الكحول في الدم ، و ينبغي أن لا يتنبأ أحد بتوقيت الكشف و لا بمكانه،حتى لا يتمكن السّائقون من تفادي الاختبار.

. اعتماد العقوبات المالية الصّارمة، خاصة الأشخاص الذين يكررون المخالفة.

. سحب رخصة السّياقة ، كوسيلة للوقاية من السّياقة تحت تأثير الكحول، سواء بشكل مؤقت أو نائي، حسب طبيعة الحادث المرتكب.

. اعتماد برامج وقائية و تحسيسية متكررة لمرتكبي هذه المخالفات ، و كذلك إعطاء الأهمّية للأسباب النفسية الاجتماعية المؤدّية إلى السّياقة تحت تأثير الكحول.

إنّ تنفيذ الوسائل الوقائية اللازمة بشكل فعّال و دائم من شأنه أن يؤدي بالأفراد إلى الالتزام بالحدّ القانوني لنسبة تركز الكحول في الدم أثناء السّياقة ، و بالتالي التقليل من الحوادث المرورية الناجمة عن القيادة تحت تأثير الكحول.

2. 3. أثر نقص الانتباه أثناء القيادة:

1.3.2. عوامل نقص الانتباه في السياقة:

عند قيادة المركبة يجب ألاّ ننشغل عن الطريق و محيط السياقة إضافة إلى مقود المركبة ، لأنّ الانشغال عن هذه العوامل قد يؤدي إلى وقوع حوادث مرورية متفاوتة الخطورة .إنّ نقص الانتباه قد يكون ناتجا عن عوامل عديدة منها، التعب، الإرهاق، الكحول، التبغ و الكافيين، بعض الأدوية المنومة،المخدرات ، إشعال سيجارة أو ارتشاف قهوة أو قراءة جريدة أثناء السّياقة، السّياقة في الليل، التحدث مع الركاب أو المارة ،استعمال الهاتف النقال،.....الخ.

2. 3. 2. هل يمكن اعتبار القيادة كنشاط آلي؟

كثيرا ما يتردّد على ألسنة بعض السواق أنّ السياقة ما هي إلا نشاط آلي أوتوماتيكي ،لا يحتاج إلى درجة عالية من التركيز و الانتباه ، و عليه نتساءل : هل تكتسي السياقة هذه الميزة ؟ هل فعلا لا يحتاج السائق إلى تركيز الإنتباه بشكل تام و كامل؟

إنّ قدرة السّائق على معالجة كمية المعلومات الضرورية لقيادة آمنة في وقت واحد لها حدود لا يستطيع تجاوزها، خاصة عندما تكون هذه المعلومات غير عادية أو تابعة لظروف طارئة. (1)

تتعقد هذه الصعوبة عندما يكون السائق مشغولا بمتابعة مكالمة هاتفية ، أو بما يُبثه جهاز الراديو ، و هذا ما أثبته باحثون مختلفون ، اهتموا بجوانب مختلفة من كلا النمطين من السلوك .

بين (Stein, 1987) أنه يحدث إنقاص في قدرة السائق على التحكّم في المركبة في مسارها السّليم أثناء القيام بمكالمة هاتفية(2) ، في حين أثبت (Zwahlen , 1988) أنّ كمية المعلومات البصرية المعالجة من طرف السّائق تنقص حين يقوم باتصال هاتفي (3).

---

(1) بوظريفة حمو و آخرون ، 1991 ، ص 22 .

(2) (3) CHARBIT (c.) , 1997 , p 122- 123.

كما أكد (Brown, 1969) أنّ إدراك المسافة يكون محدودا عند استعمال هاتف السّيارة، و أثبت (Alm, 1995) إنّ زمن الانفعال بطيء و طويل للسّائقين في الوضعيات الخطيرة نظرا لأنّ الانتباه مركّز على فعل ثانـوي ، و بالتالي سيرورة الاستجابة لأخطار الطريق ليست آلية. زيادة على ذلك فقد بين كل من(Rolls et Hall , 1991)الآثار السّلبية لتشغيل جهاز الراديو على تركيز الانتباه على السّياقة. (1)

و لا يفوتنا أن نذكر أن عددا من الشباب الجزائريين يحبذون الاستماع لموسيقى صاخبة أثناء السياقة ، مما يجعلهم يندفعون في السرعة ، و يمثلون حينئذ خطرا بالنسبة إليهم و بالنسبة للآخرين من مستعملي الطريق ، إذ ينقص إدراكهم لأخطار الطريق و تتسم ردود أفعالهم بالخطورة.

و بالتالي ، فالسّياقة لا تعتبر نشاطا آليا ، إذ تستوجب تركيز الانتباه بشكل كامل و متواصل قصد الإدراك السّليم للأخطار و التعامل معها بالشكل والوقت المناسبين، لأنّ أيّ شيء يقلل من انتباه السّائق و يشتت تركيزه قد يؤدي به إلى ارتكاب حوادث مرورية أليمة ، و هذا نتيجة سوء التعامل مع الوضعيات الخطيرة.

3.2. 3. وسائل الوقاية من نقص الانتباه أثناء القيادة:

من بين الوسائل التي يمكن العمل بـا من أجل الاحتفاظ بانتباه مستمر أثناء السياقة ،نذكر ما يلي :

. تفادي السّياقة في حالة تعب أو إرهاق.

. تفادي الحديث مع المارة أو السّائقين الآخرين أثناء السّياقة، و تجّنب إجراء مكالمات هاتفية أو استقبالها ، كما يجب عدم تشغيل الراديو و الانفعال مع الموسيقى .

. عدم القيام بنشاط ثانوي أثناء السّياقة مثل إشعال سيجارة، ارتشاف قهوة ، قراءة جريدة..الخ.

. عدم القيادة بعد تناول أدوية تؤثر على انتباه الفرد.

---

(1) Op.cit , 1997 , p 122- 123.

2. 4. تأثير الضغـط النفسي على اتزان السواق :

2 . 4. 1. الضغط النفسي و القيادة الخطيرة:

يكفي أن نستند إلى (يخلف عثمان ، 2001) ، لكي ندرك أنّ الضغط النفسي هو استجابة الفرد النفسية و الفسيولوجية و السلوكية للأحداث التي يتعرض لها في حياته اليومية سواء أكانت أحداثا عادية أو أحداثا رئيسية و تتمثل الاستجابة النفسية للأحداث الضاغطة في الإجهاد الذهني و الإحساس بالقلق و الاكتئاب و الشعور بالشدة ، أما الاستجابة الفسيولوجية فتتسم بإفرازات لبعض الهرمونات المنشطة للوظائف الفسيولوجية الضرورية لمواجهة الأخطار التي قد يتعرض لها الإنسان ....مثل هرموني الأدرينالين و الهدروكورتزون و نتيجة لهذه الإفرازات المتكررة يزداد نشاط الوظائف الفسيولوجية العادية كالتنفس مثلا أو دقات القلب فتخرج عن وضعها الطبيعي متسببة في اختلال الأنسجة و أعراض مرضية مختلفة. (1)

و لا يقتصر الضغط النفسي على الحدث الضاغط في حد ذاته ، بل يضم توقعاتنا السلبية لما يمثله الحدث من خطر و تديد على حياتنا من جهة ، و استجاباتنا غير المناسبة له من جهة ثانية .

إنّ السائق الذي يعيش تحت وطأة الضغط النفسي قد يخترق قانون المرور ، و لا يعطي الأهمية الكافية لإشارات المرور ، و يتعامل مع السياقة بعنف ....الخ ، و هذا ما يؤدي به إلى ارتكاب حوادث مرورية .

لكن كيف لا يعاني السواق من الضغط النفسي لما تتكرر الأحداث الضاغطة بشكل يومي ، مثل ما هو عليه الحال أثناء الازدحام المروري المتتالي الذي تعيشه بعض مدننا ، و الذي يشل حركة المرور.

---

(1) يخلف عثمان ، 2001 ، ص 45 – 46 .

2. 4. 2. استراتيجيات للتغلب على الضغط النفسي:

ينجم الضغط النفسي عن أحداث متنوعة و متعددة مثل(أزمة مالية ، وفاة شخص محبوب، نزاع مع أفراد آخرين، المرض ، أوضاع مهنية و اقتصـادية و اجتماعية سيئة، ازدحام مروري و تعقّده .....الخ) . و حتى يتجنبه السواق يستحب مراعاة الإجراءات التالية :

. إبعاد كل أسباب الضغط عن السواق ، كحل مشكل الازدحام المروري المتواصل عبر المدن .

. امتناع الناس عن التورط في برامج تفوق طاقاتم .

. تخصيص أوقات يومية للرّاحة و الهدوء و التمارين الرياضية .

. الابتعاد عن المواد المسّببة للضغط مثل: النيكوتين ، الكافيين، الكحول ، المخدرات،...الخ.

يمكن أن نعتبر أن هذه الإجراءات ضرورية لما نرى أنّ الضغط النفسي قد يكون مرتبطا بعامل التعب المتعدد الأطراف .

2. 5. التّعب :

5.2 . 1. خطر القيادة أثناء التعب:

يعد التّعب من العوامل المهددة للسّياقة الآمنة ، بل أكثر من هذا يعتبر عاملا رئيسيا في وقوع حوادث مرورية في بعض الأحيان . و قد يتزايد مع كثافة حركة المرور ، مدة السياقة ، القيادة في الطرق الرتيبة المرأى أو غير المألوفة، أو في الأوقات المخصصة للنوم. زيادة على ما سبق فإن التعب قد يتضاعف لما يكون السائق في حالة صحية متدهورة أو بعد الإفراط في الجهد من خلال عمل مكثف .

يأخذ التعب عدة مظاهر مثل ، آلام العضلات و تشنجاتا ، دوار و غثيان و اضطرابات في الرؤية النعاس ، نقص قدرات التنسيق في الحركة ، قلق ، نقص الانتباه ، ضعف ردود الأفعال .....الخ، و لهذا يُعَد التعب من العوامل المهددة للقيادة الآمنة .

إنّ السّياقة تحت تأثير التعب تتزايد كثيرا عند سائقي الشاحنات ، لأنّهم غالبا ما يسيرون لمسافات طويلة دون توقف أو تناوب على القيادة، و أمام عامل الوقت يضطّر سائق الشاحنـة إلى القيادة بسرعة لمسافات طويلة دون أخذ قسط من الراحة، الشيء الذي ينعكس سلبا على القيادة بسبب التّعب و إنهاك القدرات الجسمية، ثم إنّ التعب لا يقتصر على سائقي الشاحنات فقط ، بل نجده عند عامة السّائقين مثل سائقي مركبات نقل الأشخاص، سائقي مركبات الأجرة ، .....الخ، لذا لا يمكن إغفال هذا العامل كعنصر مسبب لحوادث المرور، مما يضطرنا إلى وضع إستراتيجية عملية للوقاية من القيادة في حالة تعب.

2. 5. 2. الوسائل الوقائية من التعب في القيادة:

. ينبغي أن يكون الفرد واعيا بسلوكاته في السّياقة ، و ألاّ يُقْدِم على ممارستها و هو في حالة تعب لأنّ ذلك يعد خطرا عليه و على مستعملي الطريق عموما.

. ينبغي توفير المرافق اللازمة في الطرق لإتاحة الفرصة للسّائقين للتوقف من أجل أخذ قسط من الراحة أو تناول الوجبات أو قضاء القيلولة.

. يجب عدم الاستمرار في السّياقة لمدة طويلة.

. يجب الاستعانة بشخص آخر أي مرافق يحسن القيادة للتداول عليها عند السّفر لمسافات طويلة.

. عند الشعور بالنعاس يجب إيقاف المركبة و الخلود إلى النوم لأنّ الجسم في حاجة ماسّة للراحة، و النوم أفضل وسيلة لذلك.

. التوقف لأخذ قسط من الراحة و النزول من المركبة و التمشي قليلا خاصة عند السّير لمسافات طويلة.

. تفادي السّياقة بعد تعاطي بعض الأدوية المنوّمة أو المؤثرة في درجة نعاس الفرد.

. تفادي قيادة المركبة في حالة سوء الأحوال الجوّية ، لأنّ ذلك يفرض تركيزا كبيرا قصد التحكّم في المركبة.

إضافة إلى ما سبق و في كل الأحوال يجب على السائق أن يحترم شرطا قد يقيه من توابع حوادث مرورية : ارتداء حزام الأمن .

2. 6. حزام الأمن:

2. 6. 1. حزام الأمن وقاية من خطورة الحادث:

إنّ حزام الأمن وسيلة أمنية هامّة بالنسبة لمستعملي المركبات ، و يجب أن يكـون استعماله طواعية يعكس إدراكا ايجابيا لفوائده و حرصا على الأمن الشخصي للفرد، يمكن أن نبين هذه الأهمية عندما نعلم أنّ استعمال حزام الأمن يُخفّض من مخاطر الإصابات المحتملة، خاصة تلك المتعلقة بالإصابات الجسمية عند حوادث التصادم الجبهية و التي غالبا ما تفضي إلى إصابات في الرأس كالارتطامات بالواقي الزجاجي الأمامي مثلا.

لكن الواقع الاجتماعي يبين استعدادا معاكسا لحزام الأمن ، إذ يتجنبه سائقون ، و يرتديه البعض الآخر مباشرة عند الوصول إلى الحواجز الأمنية ، و يرفض آخرون استعماله ليلا بداعي نقص المراقبة الأمنية .

2. 6. 2. الوسائل الوقائية من عدم استعمال حزام الأمن:

. القيام بحملات توعوية و تربوية مستمرة و هادفة ، قصد إبراز مخاطر عدم استعمال حزام الأمن من جهة، و إبراز ايجابيات ارتدائه من جهة أخرى.

. التطبيق الصّارم للقوانين و التشريعات الخاصّة بحزام الأمن.

. العمل على تغيير إدراك الأفراد نحو حزام الأمن من السلبية إلى الايجابية و محاربة الأفكار الخاطئة في هذا الشّأن.

. القيام بحملات إشهارية تلفزيونية قصد الحثّ على ارتداء حزام الأمن لما له من تأثير كبير على سلوكات الأفراد

و بما أنّ المركبة أصبحت من الآليات التي تؤثر تأثيرا مباشرا على حياة الإنسان و حركته، بل أصبحت تأخذ جلّ وقته في تنقلاته اليومية ، و أصبحت مظهرا من مظاهر الحياة ، وتعدّت ذلك لتكون ضرورة من ضروريات الحياة، لكنها تخلف في نفس الوقت آثارا خطيرة على الفرد و المجتمع عندما تستخدم بشكل غير آمن من طرف بعض السواق . غير أن الأمر لا يقتصر على السواق فقط ، فالمشاة بدورهم عنصر هام من عناصر السلامة المرورية ، و يساهمون في تحقيق الأمن المروري.

الفصـل الرابـع

مساهمة المشاة في الحوادث المرورية

بالرغم من الاتفاق الحاصل بأن الجزء الأكبر من مسؤولية الحوادث و المخالفات المرورية يقع على كاهل السائق ، إلاّ أنّ هناك جزءا من المسؤولية يتحملها المشاة ، حيث أضحى تورط المشاة في الحوادث المرورية مشكلة سلوكية منتشرة في المجتمع الجزائري ، مما يدعو إلى إعطائها الاهتمام اللازم أملا في إيجاد حلول علمية تساهم في وقاية المشاة من الإصابات الناجمة عن الحوادث .

1. المشاة و خطورة حوادث المرور:

في كثير من الأحيان يقع المشاة ضحايا لحوادث مرورية خطيرة، نتيجة الاصطدام مع المركبات كارتطام رأس المترجل بغطاء المركبة أو الزجاج الأماميّ لها، أو صدم طرف المركبة لحوض المترجل أو بطنه، أو صدم واقية المركبة من الصدمات لساقي المترجلين ، وتُعدّ الإصابات في أسفل السّاقين أكثر أنواع إصابات المشاة شيوعا. و يتكبّد المشاة إصابات عديدة تفضي إلى الوفاة أو الإعاقة تفوق ما يتكبّده أصحاب المركبات ، حيث تسهم الإصابات في الرأس في معظم الوفيات و الإصابات في السّاقين في معظم حالات العجز الطويل الأجل . (1)

إنّ المتتبع لسلوك المشاة أثناء استعمال الطريق ، يدرك أنّهم يغامرون بحياتهم، و يقومون بتصرفات منافية لمبادئ الأمن المروري غالبا ما تورطهم في حوادث مرورية ، و تكبدهم إصابات جسمية خطيرة . فنجد من يقطع الطريق من أي مكـان دون مراعاة لممرات الراجلين، قطع الطريق السّريع و بشكل متكرر، مراوغة المركبات و هي تسير، عدم الانتباه و السّهو واللامبالاة...الخ إضافة إلى سلوكات أخرى خطيرة تكون سببا مباشرا في وقوعهم ضحايا لحوادث مرورية.

---

(1) التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، منظمة الصحة العالمية،2004.

2 . أسباب تورط المشاة في الحوادث المرورية :

يمثل التمشي السلوك الأكثر شيوعا في التنقل لدى معظم الأفراد ، غير أن هذا السلوك لم يق هؤلاء من التورط في حوادث مرورية . مهما يكن الأمر فإن العوامل التي تدفع المشاة إلى الوقوع في الحوادث المرورية متعددة ، منها ما يتعلق بالبيئة المرورية مثل : انعدام تيئة الرصيف أو ضيقه، احتلاله من طرف التجار و الباعة المتجولون ...الخ ، و منها ما يتعلق بالمشاة في حد ذاتم ، حيث يتميزون بالتهور و اللامبالاة عدم الانتباه و الحذر، اختراق بنود قانون المرور ، ....الخ . إضافة إلى ما سبق ذكره لا يمكن إغفال أثر المحيط الاجتماعي الذي يعيش فيه هؤلاء ، فالمتمعن في سلوك المشاة عند استعمال الطريق سرعان ما يدرك أن مخالفات المشاة لقانون المرور منتشرة على نطاق واسع ، حيث يقلد فيها بعضهم بعضا ، ثم إنّ هذه المخالفات مقبولة اجتماعيا و لا يشعر الأفراد و الجماعات بالحرج في ارتكابا سواء كان ذلك سرا أو علانية . و بذا يمكن أن نبين بأنّ المشاة يتسببون في الحوادث المرورية تارة ، و يكونون ضحايا لها تارة أخرى .

3 . أصناف المشاة ضحايا حوادث المرور :

لا يزال عبور المشاة للطرق أكثر العمليات خطورة بالنسبة إليهم ، خصوصا الأطفال و المسنين ، فغالبا ما يُنعَت هؤلاء بضحايا حوادث المرور ، إذ لا يحسنون تقدير أخطار الطريق على حقيقتها و الاستجابة لها بما يكفل لهم السلامة عند استعمال الطريق . بالفعل كلنا نستعمل الطريق كمشاة في بعض الأحيان ، مما يفرض توافر سلوك المساعدة بين جميع مستخدمي الطريق ، ليعم الأمن المروري على الجميع .

3 . 1 . الأطفال :

يتورط الأطفال في حوادث مرورية متعددة ، نتيجة ضعف قدراتم النفسية و الحركية و المعرفية التي تسمح لهم بإدراك الخطر و العمل على تفاديه ، و قد تقع مسؤولية هذه الحوادث على أطراف متعددة ، بدءا بالعائلة ، و هذا ما يظهر جليا في حياتنا الاجتماعية ، إذ نلاحظ أطفالا دون سن العاشرة يستعملون الطرق بمفردهم دون رقابة ، أو يلعبون في وسط الطريق . أو نرى أشخاصا لا يحرصون على مسك أطفالهم عند اصطحابم سيرا على الأقدام ، مما ينجم عنه أحيانا خروج

الأطفال بشكل مفاجئ إلى وسط الطريق . و لا يتوقف الأمر على العائلة فقط ، بل يتحمل السواق جزءا من مسؤولية وقوع الحوادث المرورية للأطفال ، فهم لا يعطون اهتماما خاصا للأطفال عند رؤيتهم في الطريق ، و لا يعطونم حقهم في استعمال الطريق من خلال ممرات الراجلين . فالحفاظ على سلامة الأطفال يعتمد على عاملين أساسين : سلوك الأطفال أنفسهم و سلوك السائقين . و ضحايا حوادث المرور كثيرون لا يقتصرون على الأطفال فقط ، حيث نجد أشخاصا مسننين يتورطون في حوادث مرورية خطيرة.

3 . 2 . الأشخاص المسنون :

شأن الأشخاص المسنين شأن الأطفال في استعمال الطريق ، فهم يعتبرون من ضحايا حوادث المرور ، ففي مرحلة الشيخوخة تبرز عدة عاهات و علل لدى الأشخاص ، منها : نقص في تقدير أخطار الطريق ، ضعف الاستجابات الحركية ، ضعف الرؤية ، ....الخ ، كل هذه العوامل تجعل المسنين يعاملون معاملة خاصة من طرف مستعملي الطريق ، خاصة السواق منهم ، وذلك بإعطائهم الأولوية في المرور مهما كانت الظروف . كما يمكن أن يساعد الشباب هؤلاء المسنين في استعمال الطريق بأمان . و مهما يكن من أمر فإن ضحايا حوادث المرور لا يقتصرون على الأشخاص الضعاف فقط ، إنما يتعرض أفراد لحوادث مرورية بسبب تور بعض السواق خصوصا و عدم اكتراثهم ببنود قانون المرور من جهة ، و سلامة المشاة من جهة أخرى .

3 . 3 . المترجلون على الرصيف :

قد يقع بعض المشاة ضحايا لحوادث مرورية خطيرة ، رغم التزامهم بالسلوكات الآمنة واستعمال الرصيف .و يكون هذا التورط ناجما عن اندفاع بعض السواق إلى المخاطرة و الاستهتار بقانون المرور ، كالإفراط في السرعة مثلا ، التي تؤدي بالسائق إلى الانحراف إلى الرصيف نتيجة عدم تحكمه في المركبة ، فيسبب إصابات متفاوتة الخطورة لعدد من المشاة . إنّ اعتبار تورط المشاة في حوادث مرورية مرده إلى عوامل خارجة عن نطاقهم أمر يجانب الحقيقة ، بل يمكن أن نثبت أنم يتسببون في حوادث مرورية خطيرة.

4 . مسؤولية المشاة في وقوع الحوادث المرورية :

تبين لنا متابعة حركة المرور انتشار سلوكات مرورية منافية لمبادئ الأمن المروري ، يقوم بها المشاة أفرادا و جماعات ، تؤدي إلى وقوع حوادث مرورية متفاوتة الخطورة ، مثل : عدم الالتزام بعبور الطريق من ممرات الراجلين ، عدم استعمال أنفاق المشاة ، قطع الطريق السريع ، مراوغة المركبات و هي تسير ، بيع الجرائد في وسط الطريق .....الخ . تتم السلوكات السابق ذكرها عن وعي و إدراك و جرأة على مواجهة أخطار الطريق ، هذا ما يجعلهم يتحملون تَبِعَات حوادث مرورية نتيجة سوء تصرفاتم .

مهما كان سبب تورط المشاة في حوادث مرورية فإنم يتكبدون خسائر فادحة قد تصل إلى مفارقة الحياة ، فالصراع بين المركبة و المشاة غير متكافئ تماما ، لهذا يجب تنوير المشاة و تبصيرهم بأخطار الطريق و سبل الوقاية منها ، حتى يتسنى لهم الاستعمال الآمن للطريق .

5. الوسائل الوقائية بالنسبة للمشاة:

- تحسين احترام قانون المرور من طرف المشاة ، وبث روح المساعدة بين جميع مستخدمي الطريق.

. تحسين القضايا المتعلقة بالرؤية لدى المشاة مع توفير الإنارة ليلا .

. فصل المشاة عن المركبات لتفادي الصراع بين هذين النوعين من مستعملي الطريق .

. الانتباه و الحذر عند استعمال الطريق و العمل على تجنب الأخطار.

. القيام بحملات توعوّية و تربوية هادفة و فعّالة تستهدف هذه الشريحة من المجتمع.

. استعمال ممرّات الرّاجلين و عدم قطع الطريق من أي مكان، و خاصة أثناء سير المركبات و الابتعاد نائيا عن المغامرة بقطع الطريق السريعة .

. الوقوف على الرصيف لإدراك وضعية الطريق قبل المباشرة في العبور.

. الابتعاد عن أماكن العبور الخطيرة، أو الوقوف في وسط الطريق، أو الانشغال بأيّ شيء آخر أثناء قطع الطريق كقراءة الجريدة مثلا.

. عدم المشي في وسط الطريق و الالتزام بالرصيف.

. الابتعاد عن تقليد الآخرين في السلوكات المرورية الخطيرة .

. حث الأولياء على مراقبة أطفالهم عند الخروج إلى الطريق و مرافقتهم .

إنّ الاهتمام بالمتورطين الأساسيين في الحوادث المرورية أمر مهم ، إذ لا يمكن بناء خطة مرورية وقائية دون تمحيص أسبابا و حصر آثارها . فالسواق و المشاة مسؤولون عن إرساء و ترسيخ سلوكات مرورية آمنة ، تجعل الأمن المروري واقعا ملموسا ، يلقي بظلاله على جميع المساهمين في حركة المرور . و لا يتحقق ذلك إلاّ بتوظيف التربية المرورية .

الفصل الخامس

التربية المرورية.

إنّ السائق المثالي أو الخبير هو ذاك السائق المكون تكوينا سليما منذ طفولته لاستعمال الطريق وفق قواعد السلامة المرورية . فهو يحمل استعدادات نفسية اجتماعية أساسية للقيام بسلوكات وقائية تتكون بواسطة تداخل و تضافر عدة مؤسسات تربوية بدءا بالعائلة فالحضانة ثم المدرسة ، حيث ينبغي لهذه المؤسسات أن تتحمل المسؤولية في سبيل الوصول إلى الاستعمال الأمثل لنظام المرور مع وقاية فاعلة لكل المساهمين في حركة المرور.

1. مفهوم التربية المرورية:

عند الحديث عن أي سلوكات سلبية مستفحلة في المجتمع لابد من الرجوع إلى التربية باعتبارها السّبيل الأمثل لتعديل سلوكات الأفراد . تعرف التربية عموما حسب دوركايم Durkheim على أنها « الفعل الممارس من طرف الأجيال البالغة و الراشدة على الأجيال التي لم تنضج بعد ، و ليس لها استعداد للحياة الاجتماعية فهدف التربية يتمثل في تنمية و تطوير عدد مؤكد من الحالات أو الأمور الطبيعية الثقافية و الأخلاقية لدى الطفل و التي يتمثل بها في المجتمع» (1).

أمّا فيما يخص التربية المرورية فهي تتمثل في « ترسيخ البعد الحضاري للتقيد بقوانين المرور، و هي ترتبط بقيم الأفراد و سلوكاتهم و مدى رغبتهم و حرصهم و بالتالي الالتزام بآداب المرور و قواعده و هي جزء من التربية الاجتماعية العامة » (2) .

و بكلمة أدق لا تتعلق التربية المرورية بنقل كيفية عدم ارتكاب حوادث مرورية ، قدر ما هي متعلقة بإكساب الأشخاص استعدادات نفسية اجتماعية لاستعمال الطريق بشكل آمن . فالتربية المرورية وظيفة اجتماعية تقتضي ترسيخ كافة السلوكات الأساسية التي يحتاج إليها الفرد في مختلف مواقع المرور .

---

(1) DURKHEIM (e.) , 1997 . p 51 .

(2) أحمد بن محمد السالم ، كلمة الأسبوع العربي للسلامة المرورية ، مجلة الوقاية و السياقة ، العدد2 ، ص 46 .

2. أهداف التربيـة المروريـة :

تدف التربية المرورية إلى إعداد الناشئة لاستعمال الطريق وفق قواعد السّلامة المرورية ، الشيء الذي يؤدي إلى التحكم في الحوادث المرورية بطريقة علمية واقعية و أكثر ديمومة ،و من أهدافها ما يلي:

. تحسيس المتعلّم بأهمية ميدان حركة المرور في الحياة الاجتماعية و كذا خطورته.

. توعية التلميذ بدوره في مجال حركة المرور وتنمية إدراكه لأهمّ قواعد المرور.

. تطوير سلوك إيجابي لدى الناشئة يُسهم في الحدّ من الحوادث المرورية.

. السّعي لتعليم قانون المرور ضمن المناهج الدراسية في مختلف المراحل التعليمية.

. تدريب التلميذ على الحياة العامّة و تسهيل اندماجه في الحياة الاجتماعية.

3 . إستراتيجية تطوير برنامج التربية المرورية:

يمكن استغلال التمدرس الشامل لتدبير إستراتيجية متكيفة مع الأطوار التعليمية ، و تزويد جميع التلاميذ بالمعلومات و الخبرات الصالحة لاستعمال الطريق استعمالا آمنا ، يمكن وضع و توظيف هذه الإستراتيجية بصفة فعالة و غير مستهلكة للوقت على حساب المواد الأخرى ، إذ يمكن إطلاع التلاميذ تدريجيا على المعلومات المرورية في ظرف زمني وجيز ، أي في الدقائق الخمسة عشر الأولى من كل يوم دراسي . فيمكن إذا التحكم في النقاط التالية :

3 . 1 . الجماعة المستهدفة:

لابد من إبراز أكثر الفئات المتعرضة للحوادث المرورية ، و ذلك بتوضيح الخصائص الأساسية لهذه الجماعة مثل: السن، الجنس، نوع مستعمل الطريق و الطبقة الاجتماعية ...الخ ، حتى يتسنى تحديد كل الخصائص الدقيقة للمتورطين في الحوادث المرورية .

3 . 2 . تحليل المشكل:

تحليل المشكل هو أهم خطوة تتم عند محاولة وضع إستراتيجية تربوية ، و هنا يمكن تناول مجالين هامين:

المال الأول : التعريف بالمشكل .

المال الثاني : تحديد أسباب تورط الجماعة المستهدفة في الحوادث المرورية.

من بين أهداف هذا التحليل توضيح العوامل المسببة للحوادث المرورية ، فيمكن حينها تركيب سياق تعليمي حول هذه الأسباب .

3 . 3 . سياق تعليم التربية المرورية:

يقوم سياق التعليم على عنصرين أساسيين :

. يمثل المتعلم العنصر الأول : حتى تكون التربية المرورية فعالة يجب أن تراعي معيارا أساسيا و كل ما يترتب عنه : سن المتعلم ، قدراته المعرفية و النفسية و الحركية .

. أما العنصر الثاني فهو متعلق بوسائل و طرق التعليم : و عليه يجب على منشط البرنامج التربوي المروري أن يكون مطلعا على مبادئ الوقاية المرورية ، و أن يكون مؤهلا بيداغوجيا لتعليم برنامج منصب حول هذه التربية ، معتمدا على التقنيات الحديثة في تدخلاته .

4 . مراحل تطبيق إستراتيجية التربية المرورية:

التربية المرورية في الحقيقة ، هي سيرورة متواصلة من الطفولة إلى الشباب ، تدف إلى وقاية الأفراد من التورط في حوادث المرور ، و لهذا يمكن تقسيم التربية المرورية إلى مراحل تراعى فيها خصائص الأفراد حسب أعمارهم .

4 . 1 . مرحلة التربية العائلية : يتهيأ الفرد للتعامل مع محيطه الخارجي بفضل التربية التي يحضن بها في عائلته ، و لهذا يمكن أن نثبت أن للعائلة دورا هاما في إعداد أبنائها لاستعمال الطريق بأمان.

4 . 2 . مرحلة الحضانة: تدعم التربية العائلية بواسطة رعاية مكملة ضمن دور الحضانة ، إذ يؤكد المربون و في أوساط تربوية متتالية ضرورة استيعاب مبادئ السلوك المروري السليم بدءا من مراحل مبكرة من حياة الفرد ، حتى تتفادى الناشئة مخاطر الطريق ، و هذا ما ينتظر من المدرسة .

4 .3 . مرحلة المدرسة : بكلمة مختصرة ، يمكن أن نثبت ضرورة إدماج وحدة متعلقة بالتربية المرورية في جميع مستويات التعليم من الابتدائي إلى الثانوي . و نكون قد طبقنا الشرط الذي يفرضه قانون المرور ، إذ يجبر على تعليم التربية المرورية في المدارس .

و من أجل المساهمة في تهيئة إستراتيجية التربية المرورية ، سنتعرض لدراسة التفاؤلية الدفاعية كسمة و استعداد يورط مستعملي الطريق في حوادث مرورية .

الفصل السادس

التفاؤلية الدفاعية غير الواقعية

عند تناول حوادث المرور كعامل مهدّد للصحّة العامة ، يجب متابعة السّلوك الصحيّ باعتبار أنّ الصحة بشكل عام تعد ثقافة و سلوكا مجسّدا في الواقع عن طريق الاهتمام بالإجراءات الوقائية ، و العمل بها لتفادي كل ما من شأنه أن يُعَرض صحة الفرد للخطر. شأن السلوك الصحي شأن السلوكات الأخرى ، يُكتسب نتيجة تعرض الفرد لخبرات تعليمية معينة أثناء التنشئة الاجتماعية.

إنّ متابعة حركة المرور ميدانيا أثبتت أنّ كثيرا من الجزائريين لا يمارسون سلوكات صحية عند استعمالهم الطريق سواء كانوا راجلين أو سواق ، بل أكثر من هذا فإنهم يصّرون على القيام بسلوكات خطيرة و منافية لقواعد السّلامة المرورية بشكل جعلها تدخل ضمن نمط الحياة اليومية ، و باعتبار أنّ السّلوك الصحي متعلق بشكل كبير بالعوامل الشخصية أردنا التحقق من عنصر نخاله هامّا في شخصية مستعملي الطريق ألا و هو التفاؤلية الدفاعية غير الواقعية كسمة و استعداد نفسي اجتماعي لتجسيد سلوكات مرورية معينة و التي توثر في الالتزام بالسلوكات المرورية الوقائية.

1 . مفهوم التفاؤلية الدفاعية غير الواقعية :

اهتم الباحثون في الشخصية بمفهوم التفاؤل غير الواقعي في السّنوات الأخيرة و تمّ ربطه بموضوع الوقاية و الصحّة. و الوقاية ليست مجالا محددا و إنّما هي سلوكات مترابطة و متكاملة من أجل ضمان الصحة ،و باعتبار أنّ الفرد دائم التفاعل في محيطه الماديّ و الاجتماعي تصادفه أخطار كثيرة تؤثر على صحته النفسية و الفسيولوجية و الجسدية، و من ثّمّ فإنّ الوقاية من الأخطار عملية تتطلب الإحاطة بنوعية الخطر و كيفية تفاديه . و حوادث المرور ما هي إلا نموذج من الأخطار التي تهدّد صحة الإنسان و حياته .

يُفَرق بين كل من التفاؤل و التفاؤل المقارن و التفاؤل غير الواقعي، حيث أنّ التفاؤل هو أسلوب معرفي شامل و نزعة داخل الفرد للتوقع العام لحدوث الأشياء الإيجابيّة بدلا من حدوث الأشياء السلبيّة و امتلاك إدراك ايجابي للذات و للعالم الخارجي. في حين يُعَرف التفاؤل المقارن باعتباره كنزعة تجعل الفرد يتوقع حدوث أشياء إيجابية يستفيد منها دون غيره ، و حدوث أشياء سلبية يعاني منها الآخرون فحسب ، و بكلمة أدق يشعر البعض بحصانة تجلب لهم إيجابيات الحياة و تبعد عنهم سلبياتها ، و هم متيقنون أن كل ما هو سلبي سوف يقع على رأس الآخرين ، و هذا ما

يسمى بالتفاؤل المقارن . بينما يُعَرف التفاؤل غير الواقعي على أنه نزعة تجعل الفرد يتوقع حدوث الأشياء الايجابية أكثر مما يحدث في الواقع يستفيد منها ، و ابتعاد كل ما هو سيئ عنه . إذ يظن البعض أنهم يستفيدون مما لا يستفيد منه غيرهم : الوقاية من الأخطار ، كما ينظر للتفاؤل غير الواقعي كإحدى آليات الدفاع التي يستخدمها الأنا لخفض القلق الناجم عن التخوف من الأخطار المرورية. (1)

و بذا يمكن للتفاؤلية الدفاعية غير الواقعية أن تفسر ارتفاع نسبة حوادث المرور لأنّ بعض الأفراد لا يُقيمون أخطار الطريق بموضوعية ،بل يتجاهلونا و يقللون من شأنا ،الشيء الذي قد يورّطهم في حوادث مرورية مميتة .

2 . التفاؤل و الخطر المروري :

2 . 1 . التفاؤلية الإستعدادية :

إن عبارة "سوف لن يكون إلا الخير" تشكل فكرة شائعة الاستخدام في حياتنا الاجتماعية و عند الاهتمام بحركة المرور على وجه الخصوص، إذ تمثل هذه التوقعات المعممة أساس تصور التفاؤلية الإستعدادية ، ينظر من يتبنى هذا الموقف بتفاؤل للمستقبل غير أنه يصعب تحديد ما إذا كان الفرد يساهم في إبْعَاد الأحداث السلبية عنه ، أم أن الأمور تتطور إيجابيا عن طريق الصدفة و يستفيد منها . (2) قد تشكل هذه الاعتقادات الإيجابية المعممة للأحداث المستقبلية ، خاصة فيما يتعلق بحركة المرور ، منبعا للتورط في حوادث مرورية ، نتيجة سوء تقدير أخطار الطريق من جهة ، و إهمال السلوكات الوقائية من جهة أخرى .

---

(1) CHWEITZER (m.) , 2002 , p 227 – 228 .

(2) Op.cit , p 221.

2. 2 . التفاؤلية الدفاعية و إدراك الخطر:

إنّ إدراك الخطر من طرف الفرد ضروري من أجل القيام بسلوك وقائيّ تجاه ما يهدّده. لا يقوم الأفراد بسلوك وقائي إلاّ إذا أدركوا الخطر و شعروا بأنّهم مهدّدون حقيقة في حياتم ، و مقتنعون بفاعلية الإجراءات الوقائية المتاحة. إنّ القابلية للإصابة في بعض الأحيان تخضع لإدراك مشوّه و غير سليم، عندئذ يقلل الفرد من أهمّية الخطر ببساطة ، و ذلك باعتقاده أنّه أقلّ قابلية للإصابة من الآخرين، أي بعبارة أخرى لماذا يلتزم الشخص بالسلوكات الوقائية لما يعتبر أنّ نسبة تعرضه للخطر ضئيلة جدا؟ هذا الإدراك يعّبر عن تشوّه معرفي يسمى بالنزعة التفاؤلية الدفاعية غير الواقعية .

يمكن أن تكون للنزعة التفاؤلية مجموعة من الأسباب المعرفية و الدافعية . فقد تكون مبنية على أساس من المعلومات الخاطئة، أو يمكن أن تنشأ عن ميول دفاعية ضد القلق ، أو على أساس حاجة لحماية قيمة الذات .

و هذا ما بينه استخدام مفهوم التفاؤلية في علم النفس ، إذ يتم التمييز بين التفاؤلية الدفاعية المشوهة التي لا تستند إلى إدراك موضوعي للأخطار ، و التفاؤلية الوظيفية التي تعمل على الاقتناع بفاعلية الإجراءات الوقائية و الالتـزام بها .(1) لم تقتصر دراسة التفاؤلية على أمراض خطيرة تدد الصحة الجسمية للفرد ، مثل السيدا و السرطان ....الخ ، بل توسعت و شملت مجمل الحوادث التي تؤثر على صحة الإنسان ، و منها حوادث المرور ، و هذا ما جعلنا نضيف عنصرا متعلقا بحقيقة و موضوعية الأخطار المهددة للفرد ، فبنظرة موضوعية يصادف مستعملو الطريق الأخطار يوميا . و هذا ما جعلنا نتم بكيفية تقدير هذه الأخطار و الاستجابة لها سلوكيا ، فكان بحثنا بمثابة محاولة لتبيين السيرورات المعرفية التي تؤدي بالأفراد إلى ارتكاب الحوادث المرورية، خاصة عندما نلاحظ بعض السلوكات المرورية الخطيرة و الجريئة المتسببة في الحوادث ، و المقاومة لكل جهود التوعية و الوقاية ، و هذا دون إهمال العوامل الشخصية الأخرى المتسببة في الحوادث المرورية .

---

(1) الدكتور سامر جميل رضوان ،مجلة الثقافة النفسية، 1994،ص75 ترجمة مقال لـ Schwartz,1992 .

و الجدير بالملاحظة أننا اعتمدنا تعريفا للتفاؤلية الدفاعية غير الواقعية مفاده : ميل مستعملي الطريق إلى توقع حدوث الأشياء الإيجابية و التقليل من أخطار الطريق و استبعاد تورّطهم في حوادث مرورية واعتبار أنفسهم محصنين منها.

الفصـل السابـع

منـهجيـ ـة البحـث

1 . منهج البحث المستخدم :

إنّ مشكلة حوادث المرور معقدة ، ذلك لأنا تتعلق بالتفاعل اليومي للأفراد و استعمالهم الطريق وفق نمط حياتم اليومي ...الخ ، هذا ما جعلنا نعتمد أولا على المنهج الوصفي ، الذي يمكن الباحث حسب (Lamoureux,1995) (1) من التصوير الدقيق للظاهرة المدروسة و إقامة علاقات بين عناصرها المختلفة ، و هذا ما قمنا به عن طريق جمع معلومات حول قضية المرور ، ثم صنفناها من أجل إخضاعها للمنهج التحليلي الذي اعتمدناه ثانيا ، و في هذا الإطار يؤكد (المشوخي حمد سليمان ، 2002) أن المنهج التحليلي يعنى بتمحيص الوقائع و إخضاعها لتفسيرات سببية أو علية و مقارنات ، و اختبار صحة الفروض ، و حسب الكاتب دائما ، يهدف هذا المنهج إلى إيضاح مكونات الظاهرة و جوهر خصائصها ، و يضيف مؤكدا بأنه جرت العادة بين الباحثين إلى استخدام كلا المنهجين الوصفي و التحليلي ، ليكمل كل منهما الآخر وفق مقتضيات البحث ، لأن الوصف يعتمد على تجميع الحقائق و تحليلها و تبويبها في إطار اقرب إلى ما هو كائن ، في حين ينحو التحليلي لتعميق الدلالات و تفسيرها و تحليلها ، في إطار ما يجب أن يكون ، و يضيف قائلا : كلا المنهجين يستهدف الوصول للحقائق العلمية ، و اختبار صحتها و تنبؤاتا و صياغتها للانتفاع با .(2)

و لقد اعتمدنا في دراستنا على منهج الملاحظة بالمشاركة من مدخل التحقيق في الميدان ، لدراسة و متابعة الوضعية الحالية للسلوكات و الآراء و الاتجاهات المراد قياسها ، و قد استعملنا شبكة الملاحظات كتقنية لجمع المعلومات، فالملاحظة بالمشاركة وسيلة تسمح بدراسة تطور الحالة الاجتماعية الخاصة أكثر من وصف ديناميكية مجتمع في وقت معّين و في حالات محدّدة، ،حيث يقوم الباحث بملاحظة الجماعة دون إثارة اهتمامهم و يكون الاتصال بأعضاء الجماعة مباشرا دون شعورهم بأنم تحت الملاحظة، كي لا يقع في فخ المقابلة أو الاستبيان، و يعدّ هذا المنهج من

---

(1) LAMOUREUX (a.) , 1995 , p 72 .

(2) المشوخي حمد سليمان ، 2002 ، ص 179 – 180 – 181 .

أفضل المناهج لدراسة مشكلة حوادث المرور ، لما يتيحه للباحث من فرصة التعرف على السلوك الفعلي للفرد أو الجماعة في صورته الطبيعية، وبتلقائية كما هو في الواقع، هذا دون أن نتغاضى عن أهمية المقابلة و الاستبيان في مد الباحث بمعلومات حول أفكار و اتجاهات الأفراد بشأن المشكلة محل الدراسة .

2. إشكالية البحث:

2. 1. الإشكالية العامة:

لقد رأينا أنّ الجزائر تشهد منذ السنوات الأخيرة تبدلات هامّة و سريعة مسّت جميع جوانب الحياة،وانعكست نتائجها على الهياكل و المؤسسات الاجتماعية ممّا أدى إلى بروز عدّة مشاكل متنوّعة و متشعّبة، منها مشكلة حوادث المرور، حيث تعرف هذه الأخيرة تزايدا من سنة لأخرى و أفرزت خسائر بشرية و مادية معتبرة . تُكون المؤشرات الإحصائية دليلا على خطورة حوادث المرور في الجزائر، إذ تحتل بلدنا المرتبة الرابعة عالميا من حيث عدد الحوادث المرورية و كذا الآثار المترتبة عنها .

إنّ التساؤل عن المتسببين في حوادث المرور مبرر بل و مطلوب أيضا ، فنجد أنهم مرتبطون بعوامل مباشرة و أخرى غير مباشرة . من بين العوامل المباشرة نجد العنصر البشري الذي يُعدّ أهمّ عامل في وقوع حوادث المرور وبنسبة 89.43% من إجمالي حوادث المرور بالجزائر،وينقسم العنصر البشري المتسبب في وقوع حوادث المرور إلى قسمين:

أولا، المشاة: حيث يمكن أن يكونوا ضحايا لحوادث مرورية أو متسببين فيها بنسبة 12.15% من نسبة العامل البشري . ثانيا ، السّواق: سواء كانوا سببا فيها أم ضحاياها، و يتحملون النسبة المتبقية من نسبة العامل البشري.

و من العوامل غير المباشرة نذكر، أولا : المركبة ، وهي عنصر استراتيجي في كل عملية تنقل إذ تضم الحظيرة الوطنية 4600000 مركبة ، تتصدرها المركبات السياحية ثم الشاحنات فالحافلات

و هي في مجملها تمثل 85% من الحظيرة الوطنية ، و النسبة المتبقية تمثل أنواعا أخرى من المركبات كالجرّارات و القاطرات و الدراجات النارية.

و إن بينت الإحصائيات أن5.51% من إجمالي حوادث المرور تابع للمركبات بمختلف أنواعها، فالتعمق في الأمر يجعلنا نثبت أن المركبة ما هي إلا سبب ثان بعد السبب الأول ، و المتمثل في السائق. إذ تعاني المركبة من اختلال التجهيزات الضوئيـة، انعدام الفرامل، انعدام الأضواء، عدم صلاحية الأطر.....الخ.

من بين العوامل غير المباشرة أيضا نجد،ثانيا: الطريق و التجهيزات المّتصلة به .إنّ المتتبع لهذا العامل يلاحظ وجود تشوّهات في الطرق،حفر، انعدام الرصيف أو ضيقـه و عدم تهيئته ، عدم وجود إشارات إرشادية،....الخ. و نشير أخيرا إلى عوامل متفرقة متعلقة أساسا بالمحيط من ضباب كثيف،أمطار و ثلوج،عبور الحيوانات، الجليد،.....الخ. و كل هذه العوامل تتسبب في 5.06% من حوادث المرور.

إن ما نستخلصه مما سبق هو أنّ مشكلة حوادث المرور في الجزائر تُعدّ بحق مأساة وطنية تمسّ كل أفراد المجتمع بمختلف فئاته و شرائحه، والعنصر البشري هو المتسبب الرئيسي فيها ، لذا يجب الاهتمام بالخصائص النفسية الاجتماعية لمستعملي الطرق، و هذا الاهتمام مبرر إذ أصبح الجزائري يستعمل المركبات في تنقلاته يوميا بصفة جعلتها تكون جزءا من حياته اليومية، إضافة إلى استعمال بعض المستجدات العصرية المتعلقة بالبيئة المرورية مثل : الطرق السريعة، الأنفاق، المحوّلات الجسور،....الخ. وهذا ما يتطلب منه وعيا ومعرفة بخصائصها و كيفية استعمالها الآمن حتى يتسنى له استخدامها بشكل سليم يساهم في رفاهية حياته اليومية لا في تديدها.

إن هذا الاهتمام منطقي، إذ المتّبع لحركة المرور يدرك وجود هُوة بين الوسائل الحديثة في المواصلات و ما يقابلها من استعداد نفسي اجتماعي لمستعملي الطرق عموما ، الشيء الذي يتجلى في سلوكات مرورية غير آمنة تتنافى مع القواعد و الإجراءات الوقائية التي تتطلبها السلامة المرورية. تعود هذه الهوة إلى السهولة التي يتم بواسطتها استيراد المركبات الحديثة من جهة ، و إلى قلة إن لم نقل انعدام تهيئة مستعمليها حسب شروطها و خصائصها من جهة أخرى.

و حتى يكون إعداد الأشخاص لاستعمال الطريق مفيدا ، يجب أن يتم بصفة منتظمة و متسلسلة منذ الطفولة ، أي بداية من العائلة كنواة اجتماعية تسهر على إكساب أفرادها سلوكات مرورية آمنة .

و لا غرابة حينئذ إن تَلْتَهَا المدرسة في هذا الدور المَنوط بها ، خصوصا أنه بداية من مرحلة التمدرس ينطلق الفرد في اكتشاف الطريق و الاطلاع على شروط التعامل مع وضعيات مرورية مختلفة ، و التفتح نحو كيفية استجاباته حتى يمتنع عن التورط في حوادث مرورية .

و عليه ، يمكن أن نثبت أن هذا الإعداد النفسي الاجتماعي يؤهل الفرد لاستيعاب التكوين الذي يتلقاه في مدارس تعليم السياقة ، كما يساعد هذه الأخيرة في السهر على التأهيل الفني للمتدربين ، و بكلمة أدق ، إن استفادت مدارس تعليم السياقة بتهيئة مسبقة فإنها تستطيع تغطية دورها المتعلق بتدريب و تكوين الأفراد في كيفية استعمال و تشغيل المركبة أثناء السير في الطريق العام، ضمن سياق تفاعلي مع السائقين الآخرين، إضافة إلى تزويدهم بالمعارف و المعلومات حول إشارات المرور و مدلولاتها. و هذا ما يجعلها تزودهم بالمهارات و الاستعدادات اللازمة لاستعمال الطريق استعمالا سليما: أي توضح لهم ماهية المركبة و مخاطرها،أهمية التجهيزات التقنية للمركبة و خصائصها ، دورها في احترام الآخرين من مستعملي الطريق،إحترام إشارات و قانون المرور، تحمل المسؤولية أثناء القيادة ،معنى عمومية الطريق و استعمالها ضمن ضوابط المصلحة العامة،.....الخ.

إنّ مشكلة حوادث المرور مرتبطة ارتباطا كلّيا بآلية استعمال الطريق ،حيث أن لهذه الأخيرة قواعد و نُظما يجب إتباعها و الالتزام بها، للارتقاء إلى المستوى الأمثل الذي يضمن الأمن و السلامة للجميع. و الدليل على هذا هو أنه رغم تعدد النصوص القانونية الموضوعة لضبط المخالفين و تسليط مختلف العقوبات عليهم ، و تشديد الحضور و الرقابة الأمنية على الطرق، فإن حوادث المرور مازالت تقع إثر أخطاء سلوكية يقوم بها الأفراد عن وعي و إدراك أثناء استعمال الطريق ، فيرتكبون بذلك مخالفات مرورية تجعلهم عرضة لحوادث مرورية خطيرة ، ليس هذا فحسب بل يمتد خطر الحوادث إلى باقي مستعملي الطريق ، و لهذا نطرح التساؤلات التالية:

1 . هل يمكن حصر أسباب حوادث المرور ؟

2 . ما هي العوامل النفسية الاجتماعية المؤدية إلى حوادث المرور ؟

3 . كيف يساهم مستعملو الطريق في وقوع الحوادث المرورية ؟

4 . هل مستعملو الطريق واعون بمسؤولياتم تجاه الطريق ؟

5 . هل يدرك الأفراد شروط استعمال الطريق ؟

6 . لماذا يفتقر الجزائري لسلوكات مرورية آمنة ؟

7. هل العائلة مستعدة لتحسيس أبنائها بشروط حركة المرور؟

8 . هل تيئ مدارس التعليم "تلاميذها" للاستعمال الآمن للطريق ؟

9 . هل يمكن تنظيم دروس حول التربية المرورية في المدارس ؟

10 . ما الذي يمنع مدارس تعليم السياقة من اعتماد التربية المرورية و الإعداد النفسي الاجتماعي للأفراد إلى جانب الإعداد الفني ؟

11 . هل يمكن لمدارس تعليم السياقة أن تساهم في زيادة الوعي المروري لمستعملي الطريق ؟

12 . ما هو موقع المركبة في الحياة الاجتماعية للجزائري ؟

13 . هل الجزائري مستعد نفسيا اجتماعيا للالتزام بالسلوكات الآمنة أثناء استعمال الطريق ؟

2. 2. الإشكالية الجزئية الأولى:

تشير الإحصائيات إلى أنّ الإنسان هو المتسبب الرئيسي في حوادث المرور بنسبة 89.43% ، إذ يتحمّل السائق نسبة كبيرة منها. و السائق هو الشخص الذي يتولى قيادة إحدى المركبات في الطريق العام. من المفروض أن يكون ملتزما بتطبيق قواعد المرور أثناء استخدامه للطريق، لكن السّائق يعتبر المشكلة الرئيسية في عرقلة نظام المرور بتصرفاته المنافية لقواعد السلامة المرورية، سواء كان ذلك عن قصد أم غير قصد ، وبذلك يكون قد أخلّ بالنظام الذي يجب أن يراعى عند استعمال الطريق، ما دام السائق قد أعطِيَ له حق استعمال الطريق كان لزاما عليه أن يكون أهلا لهذه الثقة بإتباعه قواعد السير و احترام قانون المرور و عدم مخالفته، إلا أنّ الواقع الاجتماعي يثبت لنا العكس، حيث يبين لنا أن بعض السائقين يخالفون قانون المرور بطريقة مُتعمدة و يعمدون إلى ارتكاب سلوكات خطيرة تؤدي في النهاية إلى وقوع حوادث مرورية،والخطأ البسيط فـي استخدام الطريق قد يكلّف حياة فرد من أفراد المجتمع ومن بين الأخطاء المرورية التي يرتكبها السائق الجزائري في تفاعله اليومي مع الطريق والتي تتسبّب غالبا في حوادث مرورية نجد:

الإفراط في السرعة أثناء قيادة المركبة والسياقة الخطيرة حتى داخل المدن أين تكثر و تتعقد حركة المرور- التجاوزات الخطيرة في الحالات الممنوعة أين يكون الخط الأرضي مستمرا، على يمين مركبات أخرى، في المنعطفات، داخل المدن.....الخ- عدم احترام أولويّة المرور حيث أن كلّ سائق يريد أن يمرّ هو أوّلا، ممّا ينجرّ عنه في بعض الأحيان ملاسنات و شجارات كلامية بين السائقين- السياقة بدون رخصة و حتى ممن هم دون السّنّ القانوني للسياقة ، وأحيانا برفقة الآباء و يستعملون الطّرق الخالية من المراقبة الأمنية و لا يهمّهم كثرة الحركة المرورية و إمكانية وقوعهم في حوادث مميتة- السياقة تحت تأثير الكحول أو المخدرات - عدم استعمال حزام الأمن - عدم احترام السائقين الجدد للسرعة القانونية و تجاوزها بصفة مقصودة و متكررة - عدم احترام ممرّ الراجلين و المشاة أثناء قطع الطريق من الأماكن المخصصة لهم و عدم احترام مسافة الأمان بين المركبات - الانشغال بأشياء كثيرة أثناء السياقة مثل استعمال الهاتف النقال، قراءة جريدة، ارتشـ ـاف قهوة،الأكل...الخ - عدم استعمال الإشارات الضوئية عند الدوران إلى اليمين أو اليسار،التوقف،مغادرة التوقف - عدم احترام إشارات المرور و خاصة إشارة قف .

تجعل هذه المخالفات السائق الجزائري مسؤولا بنسبة كبيرة عن الحوادث المرورية التي تشهدها بلادنا يوميا،فقيادتم اللامسؤولة و التهورية تعكس طبيعتهم النفسية الاجتماعية ، حيث نلاحظ في واقعنا الاجتماعي وخاصة الشباب منهم من يفتخر بقوة مركبته و اتساع حدود سرعتها و اعتبار السياقة التهورية دليلا على إتقان فن قيادة المركبات، الشيء الذي يؤدي بم إلى ارتكاب مخالفات مرورية متكررة.

إن المخالفات المرورية للسّائقين أثناء القيادة هي أخطاء شائعة توجد في كل زمان و مكان ، وبشكل متكرر مما يجعلها نمطا شائعا لدى الجزائريين، يتعلمها الفرد و يقلّد فيها الآخرين دون إدراك لمخاطرها، و بذلك تصبح جزءا من سلوكه اليومي الذي يقوم به للتوافق مع العادات السلوكية الشائعة، حتى و إن كانت هذه العادات تختلف مع قناعاته و يعتبرها عادات خاطئة.

قد تفضي المخالفات المرورية في بعض الحالات إلى وقوع حوادث مرورية مميتة فيمكن أن تُعَد عاملا مهددا لحياة الأفراد بفعل إهمال المبادئ الوقائية،سواء كان ذلك بسبب الجهل الوقائي أم التهور و المخاطرة أثناء مواجهة الأخطار عند استخدام الطريق. إن ما يميّز سلوك السائقين الجزائريين هو التهور و المخاطرة أثناء القيادة،و عدم الالتزام بمبادئ الوقاية المرورية رغم خطورة استعمال الطريق، كونا في كثير من الحالات تمثل خطرا مميتا على السائقين إن هم أهملوا الإجراءات الوقائية و احترام قانون المرور.و عليه نطرح التساؤلات التالية:

1. لماذا يندفع السائق الجزائري نحو المخاطرة و التهور أثناء السياقة؟

2. ما الذي يدفع السواق إلى الإفراط في السرعة ؟

3. ما هي علاقة الكحول و المواد المخدرة بالمخاطرة و التهور بالسياقة؟

4. ما الذي يدفع بعض السائقين إلى القيام بتجاوزات خطيرة أثناء السياقة؟

5. ما الذي يدفع السواق الجزائريين إلى إهمال السلوكات الوقائية أثناء استعمال الطريق؟

2. 3. الإشكالية الجزئية الثانية:

تشير الإحصائيات إلى أنّ 12.15% من النّسبة الإجمالية للعامل البشري في وقوع حوادث المرور ترجع إلى المشاة،سواء كانوا سببا فيها أم ضحية لها.إنّ المشاة الجزائريين عندما أعطِي لهم الحق في استعمال الطريق كان لزاما عليهم التحلي بروح المسؤولية و احترام قواعد و نظم السير،بما يضمن لهم السلامة و لغيرهم من مستعملي الطريق، فالمشاة لهم الحق في استخدام الطريق كغيرهم و بالمقابل عليهم واجبات تجاهها و كذا كافة مستعمليها.

إن المشاة و هم الأفراد الذين يستخدمون الشوارع والطرق سيرا على الأقدام، عنصر هام من عناصر السلامة المرورية، إذ كلما صدر عنهم سلوك مخالف لقانون المرور فإنه يهدد حياتم و حياة غيرهم من مستعملي الطريق ، و المتابعة لحركة المرور تبين أن المشاة الجزائريين يتباهون بعدم الانتباه ، كما تبينه السوكات الآتية :

قطع الطريق من أي مكان دون الالتزام بممرات الراجلين أو الممرات العلوية و التي تعتبر مكانا آمنا لعبور المشاة - اللامبالاة و التهور في استعمال الطريق،قطع الطريق بين المركبات و هي في حالة سير،قراءة جريدة أو الحديث مع سائقي المركبات،تحدي المركبة و الإصرار على قطع الطريق و الدخول في مناوشات كلامية مع السائقين....الخ - المشي في الطريق المخصص للمركبات و تجنب استعمال الرصيف الذي يعد حقا للمشاة - وتارة نلاحظ خروج مفاجئ للمشاة من الرصيف إلى الطريق دون إدراك لخطورة المكان - الوقوف على أقصى حافة الطريق و تبادل أطراف الحديث، و في بعض الأحيان حتى في وسطها قصد الحديث مع سائق مركبة - قطع الطرق السريعة .

إنّ هذه السلوكات المنتشرة في مجتمعنا وغيرها تنم عن عدم احترام الإجراءات الوقائيـة من طرف المشاة،و اختيارهم لمواجهة الأخطار دون وعيّ بتوابعها ، التي قد تصل في بعض الحالات إلى وقوع ضحايا . وعليه نطرح التساؤلات التالية:

1. لماذا لا يحترم المشاة قواعد قطع الطريق؟

2. ما الذي يدفع المشاة للقيام بسلوكات مرورية خطيرة أثناء استعمالهم للطريق؟

3. لماذا لا يلتزم المشاة بممر الرّاجلين عند قطع الطريق؟

4. ما الذي يدفع المشاة إلى قطع الطرق السريعة رغم موضوعية الخطر و توفر الممرّات الآمنة؟

5. لماذا يميل المشاة الجزائريون إلى اللامبالاة و عدم الحذر عند استخدام الطريق؟

6. لماذا يفضّل بعض المشاة السير في وسط الطريق بدل الإلتزام بالرصيف؟

7. لماذا يصرّ بعض المشاة على قطع الطريق بين المركبات و هي تسير؟

8 . ما الذي يدفع المشاة إلى تجاهل السلوكات الوقائية أثناء استعمال الطريق ؟

2. 4. الإشكاليّة الجزئيّة الثالثة:

صاحب تطور التمعات و تعقد المكتشفات الحديثة، تطوّر و تنوّع المخاطر ، و تبرز بالتالي تديدات تمس سلامة و أمن الأفراد، و تزداد مسؤولية جهاز الأمن بتحمل أعباء جديدة تفرض عليه السهر على متابعة حركة المرور متابعة دقيقة ، هذا خصوصا أن رجال المرور يكونون عنصرا من بين العناصر الثلاثة المتواجدين بصفة مستمرة عبر الطرق . و من شأن رجال المرور أنّ الدولة تضعهم بغرض تنظيم حركة المرور، إضافة إلى السهر على سير عملية الضبط المروري، حيث تعني هذه الأخيرة العمل على فرض تطبيق القواعد و التنظيمات المرورية ، و صيانتها من كل تجاوز أو مخالفة من مستعملي الطريق. و بكلمة أدق ، يمثل رجال المرور قانون المرور،و يعملون على تجسيده في أرض الواقع.

لكن ، مهما توفّرت لرجال المرور من إمكانات مادية و بشرية، فإنّهم لن يتمكّنوا من تحقيق أهدافهم إلاّ في ظل العلاقة الإيجابية مع جميع مستعملي الطريق، و التفاعل المثمر بين جميع العناصر الفاعلة في السلامة المرورية. غير أن متابعة الواقع الاجتماعي تبيّن أنّ علاقة رجال المرور

بمستخدمي الطريق هشّة على العموم . إن الدليل على هذا هو عدم احترام عدد كبير من أفراد التمع قانون المرور و كذا رجاله.

إنّ بناء علاقة فعّالة بين رجال المرور و باقـي أفراد التمع قائمة على الاحترام و التطبيق الصّارم و السليم لقانون المرور، من شأنا أن تدعم مصداقية قانون المرور و رجاله في سبيل تحقيق وقاية مرورية فعّالة ومستدامة. إنّ قانون المرور إجراءات تنظيمية لكيفية استعمال الطريق من طرف جميع أفراد التمع ضمن ضوابط المصلحة العامة، بشكل يحافظ على سلامتهم و سلامة ممتلكاتم. و هذه الإجراءات مصاغة في شكل قواعد قانونية إلزامية يعاقب كلّ من يخالفها. كان يهدف المشرع الجزائري عند وضعه قواعد مرورية ملزمة و تحديد عقوبات صارمة لكل من يخالفها إلى تعديل السلوكات المرورية الخطيرة ، و التقليل من مخاطر الحوادث المرورية و انعكاساتا السلبية على الفرد و التمع . غير أن متابعة واقعنا الاجتماعي فيما يخص حركة المرور تبرز لنا انتشار عدة أنماط سلوكية مخالفة لبنود قانون المرور، و من أمثلة ذلك نجد :

. ارتداء حزام الأمن بمجرد الوصول إلى الحاجز الأمني، وعند تجاوزه يتم نزعه - قطع المكالمة الهاتفية عند الوصول إلى الحواجز الأمنية - عدم احترام إشارات المرور في غياب رجال المرور - عدم التزام سواق مركبات نقل المسافرين بعدد المقاعد القانوني إلا بوجود مراقبة أمنية -توقيف بعض السواق لمركباتم في الأماكن الممنوعة في غياب رجال المرور- اعتبار إجبارية الصيانة التقنية للمركبات كغرامة ماليّة ضد السّواق من طرف بعض الأفراد.

إنّ حساسية الدور الذي يقوم به رجال المرور تجعلهم عرضة لحالات عصبية نتيجة سوء فهم أو جهل مرتكب المخالفة ، الشيء الذي يؤدي بمرتكب المخالفة إلى الدخول في جدال مع رجل المرور و اعتبار العقوبة مجحفة في حقه ، إذ لا تستند حسب رأيه لأي دليل سوى تعمّد التظلم و هو يهمل السلوك الذي قام به ،وأحيانا يجد رجل المرور صعوبة كبيرة في إقناع السائق بعدم التوقف في مكان معين أو عدم المرور من طريق ما، و بالمقابل نجد أن السّائق يصرّ على سلوكه و يبدو المشهد و كأنه تحد لرجل المرور وقانون المرور معاً . تدل هذه السلوكات المنتشرة في مجتمعنا على عدم وعي الأفراد بمقاصد قانون المرور و التشريعات المرورية، حيث تعتبر هذه الأخيرة السبيل الحقيقي و الفاعل للتخفيف من الحوادث المرورية،و عليه فالفرد الجزائري مسؤول

عن تحقيق السلامة المرورية لنفسه و لكافة مستخدمي الطريق،و ذلك باحترام قانون المرور و رجاله والالتزام الطوعي بالقواعد القانونية.و بالتالي يمكننا أن نطرح التساؤلات التالية:

1 . ما موقع قانون المرور من خطورة الطريق ؟

2 . ما موقف مستعملي الطريق من قانون المرور ؟

3 . ما هي العلاقة الموجودة بين رجل المرور و مستعملي الطريق؟

4 . هل يقوم الجزائري بالصيانة التقنية لمركبته طواعية ؟

5. لماذا لا يحترم الجزائري قانون المرور في غياب رجال المرور؟

6. هل يطبق رجال المرور قانون المرور تطبيقا عادلا و صارما و على الجميع؟

7. كيف يدرك الفرد الجزائري قانون المرور و هل لذلك علاقة بمدى احترامه له؟

8. هل رجال المرور مؤهلون للمساهمة في تحقيق السلامة المرورية؟

9. ما الذي يدفع السّائق الجزائري لاختراق قانون المرور عندما يكون بعيدا عن المراقبة الأمنية؟

10 . لماذا يتعمّد السّائق الجزائري الالتزام بقانون المرور عند الحواجز الأمنية فقط؟

11 . لماذا يقوم السّائق بمخالفات مرورية ويقابلها بالاحتجاج عندما يطّبق عليه قانون المرور؟

12 . لماذا يصرّ بعض السّائقين على مخالفة قانون المرور و الدخول في جدال مع رجال المرور؟

3 . فرضيات البحث:

3. 1. الفرضية العامة:

عدم توظيف التربية المرورية عند تأهيل الأفراد لاستعمال الطّريق يجعلهم غير مستعدين نفسيا اجتماعيا للالتزام بقواعد السلامة المرورية.

3. 2. الفرضية الجزئية الأولى:

تؤدي التفاؤلية الدفاعية بالسّائقين إلى المخاطرة و ارتكاب حوادث مرورية.

3. 3. الفرضية الجزئية الثانية:

تؤدي التفاؤلية الدفاعية بالمشاة الجزائريين إلى المخاطرة و ارتكاب حوادث مروريـ ـة.

3. 4. الفرضية الجزئية الثالثة:

يؤدي إدراك قانون المرور على أنه َيحدّ من حرية التصرف و ذو كلفة ذاتية إلى عدم الالتزام به من طرف مستعملي الطريق.

4. التحقيق في الميدان :

يتم التحقيق في ميدان معين و على مستوى جماعة بواسطة تقنية أو تقنيات ،حسب الموضوع المراد دراسته .

4. 1 . ميدان التّحقيق:

إنّ الاستطلاع الذي قمنا به مع المصالح التي لها علاقة وطيدة بحوادث المرور مكّننا من التموضع بشكل مناسب لاختيار ميدان التحقيق، و بالتالي كانت دراستنا في مدينة البليدة باعتبارها منطقة الإقامة أين يمكننا متابعة حركة المرور بشكل يومي و في كل الأوقات إضافة إلى الإحصائيات المستقاة من مصالح الأمن و الحماية المدنية ، أكدت هذه المعطيات الإحصائية على أن حوادث المرور عرفت تزايدا في عام 2005 سواء من حيث عدد المخالفات المرورية المرتكبة أم من حيث عدد حالات الحوادث المرورية المميتة بالنسبة لولاية البليدة، إضافة إلى بعض الأماكن في ولاية الجزائر التي عرفت هي الأخرى زيادة في عدد حوادث المرور حسب الإحصائيات الرسمية . و عليه اعتمدنا تركيز ملاحظاتنا على سلوكات مستعملي الطريق في عدة مواقع مثل : مفترقات الطرق، الطرق السريعة، المحولات، الأنفاق و الجسور، المنعطفات و الممرات العلوية و ممرات الراجلين، الممرات الدائرية...الخ .

4 . 2 . مجموعة التحقيق و مواصفاتها:

ركزنا في التحقيق الميداني على مجموعة تتكون من ثلاث فئات : لقد تابعنا فئة عند مشاركتها في حركة المرور بواسطة شبكة للملاحظات ، و هي تقنية الملاحظة بالمشاركة كمنهج للتحقيق . أما الفئة الثانية فهي تتكون من مئة فرد اختيروا عن طريق الصدفة دون شرط مسبق ، للإجابة على الأسئلة المطروحة في الاستبيان ، و مواصفاتا مدرجة في الملحق رقم (02) . أما الفئة الثالثة ، فقد ضمت عناصر أخرى مثل : مسؤولون مهتمون بقضايا حركة المرور ، المهتمون بالتكوين ، الذين عانوا من حوادث مرورية ... الخ .

4. 3. تقنيات التحقيق:

1.3.4. الملاحظة بالمشاركة و شبكة الملاحظات:

تعتبر الملاحظة بالمشاركة من بين الوسائل التي يستعملها الباحث في مختلف المجالات الاجتماعية لجمع المعلومات و الحقائق من الحقل الاجتماعي، فهي تمكّن الباحث من ملاحظة سلوك و علاقات الأفراد ، و الاطلاع على أنماط و أساليب معيشتهم في الحياة الاجتماعية التفاعلية و المشكلات التي يتعرضون لها، و هذا ما أثبته مظهر سليمان (1) حينما أكد على أن الملاحظة بالمشاركة ، تعد المنهج المناسب للإحاطة بالتفاعلات الاجتماعية ، و ذلك بتوظيف شبكة ملاحظات كتقنية للتحقيق .

إنّ الملاحظة بالمشاركة يجب أن تستند على شبكة الملاحظات و المعّبر عنها بمجموعـة من الأسئلة المتعلقة مباشرة بإشكالية البحث لتوجيه الملاحظ نحو نمط معيـن من تفاعل الأفراد في الحياة الاجتماعية، و هذا ما جاء به مظهر سليمان . (2)

4 . 3 .1 . 1 . شبكة الملاحظات المتعلقة بالإشكالية العامة:

1 . ما هي مكانة الأسرة في تنيئة أبنائها لاستعمال الطريق بأمان ؟

2 . ما هي الإجراءات التي يقدمها الأولياء لأبنائهم قصد استعمال الطريق بأمان ؟

3 . ما موقع التربية المرورية من التكوين المدرسي؟

4 . كيف يبدو سلوك تلاميذ المدارس أثناء استعمال الطريق؟

5 . ما موقع الثقافة المرورية في السلوك الاجتماعي للجزائري ؟

6 . ما هو تصور الجزائري للمركبة في الحياة الاجتماعية ؟

---

(1) (2) MEDHAR (s.) et ACHAIBOU (m.) , 2005 , 109

7 . ما هي وضعية امتثال الجزائري لقانون المرور؟

8 . ما مدى استجابة الجزائري لمتطلبات استعمال المركبة الحديثة حسب شروطها ؟

9 . ما موقع مدارس تعليم السياقة من التربية المرورية ؟

10 . كيف يبدو استعداد المترشح لتعلم السياقة ؟

11 . كيف ينظر المترشحون إلى تعلم قواعد المرور ؟

12 . ما هي نظرة المترشح لرخصة السياقة ؟

13 . ما موقع الفحص الطبي للمترشحين في تحقيق الأمن المروري ؟

14. ما مدلول عمومية الطريق عند مستعمليها؟

15 . كيف يتصور الجزائري حقوقه و واجباته في استخدام الطريق؟

16 . ما هو تأثير التقليد على السلوك المروري للأفراد ؟

4 . 3 . 1 . 2 . شبكة الملاحظات المتعلقة بالإشكالية الجزئية الأولى:

1 . كيف يبدو سلوك السائق الجزائري عند استعماله الطريق ؟

2 . ما موقع قانون المرور و إشاراته من اهتمام السائق الجزائري ؟

3 . ما مدى التزام السائق الجزائري بالسلوكات المرورية الآمنة ؟

4 . ما هي مميزات المخالفات المرورية التي يرتكبها السواق ؟

5 . ما هي وضعية الاتصال بين السائق و مستعملي الطريق الآخرين ؟

6 . ما هو تأثير الكحول على قُدُرَات السائق ؟

7 . ما هي علاقة الكحول بالمخاطرة و التهور في السياقة ؟

8 . كيف يدرك السواق المخاطرة في استعمال الطريق ؟

9 . كيف يتصور السواق حقوقهم و واجباتم في استعمال الطريق ؟

10 . ما هي خصائص سلوك قيادة الشاحنات أثناء السير في الطريق؟

11 . ما هي وضعية سواق وسائل نقل المواصلات في تحقيق الأمن المروري؟

12 . ما موقع سواق الشاحنات من تحقيق السّلامة لكافة مستعملي الطريق؟

13 . ما مدى اهتمام السائق الجزائري بتجسيد السلوكات المرورية الوقائية ؟

4 . 3 . 1 . 3 . شبكة الملاحظات المتعلقة بالإشكالية الجزئية الثانية:

1 . ما موقع سلوكات المشاة من بنود قانون المرور؟

2 . كيف يتعامل المشاة مع خصائص الطرق؟

3 . ما هي خصائص المخالفات المرورية التي يتورط فيها المشاة ؟

4 . إلى أي مدى يخاطر المشاة في استعمال الطريق ؟

5 . كيف يبدو سلوك المشاة في استعمال الطريق ؟

6 . ما هو دور التقليد عند تفاعل المشاة في استعمال الطريق ؟

7 . كيف يدرك المشاة أخطار الطريق ؟

8 . كيف يتصرف المشاة أثناء مصادفة الأخطار المرورية ؟

9 . ما مدى استعداد المشاة للالتزام بالسلوكات المرورية الآمنة ؟

4 . 3 . 1 . 4 . شبكة الملاحظات المتعلقة بالإشكالية الجزئية الثالثة:

1 . كيف يدرك الجزائري قانون المرور؟

2 . ما هي مميزات العلاقة بين مستعملي الطريق و شرطة المرور؟

3 . كيف تظهر العلاقة بين مستعملي الطريق و إجراءات قانون المرور ؟

4 . ما هي مظاهر تطبيق قانون المرور على مستخدمي الطريق ؟

5 . كيف يفسر الجزائري إجراءات قانون المرور؟

4 . 3 . 1 . 5 . كيفية التطبيق: باعتبار أنّ الملاحظات عادة تتنوع بين الملاحظة الأوّلية و الثانوية ، فقد لفت انتباهنا سلوكات مرورية في مواقع معينة متعلقة: بمفترق الطرق، الممرات العلوية، الطرق السريعة، المحولات، .....الخ، و على ضوء هذه الملاحظات الأوّلية قمنا بإجراء ملاحظة ثانوية في هذه المواقع ، أي ملاحظة منظمة في إطار الملاحظة بالمشاركة تدف لمعرفة حدوث سلوك مروري معّين و كذا تكراره. و قد اتخذنا مواقع لا تجلب انتباه الآخرين مثل: مواقف الحافلات أو حتى داخل الحافلات، داخل المقاهي القريبة من مفترق الطرق، قرب الممرات العلوية، و في بعض الأحيان اندمجنا مع الأفراد الذين يقومون بالسّلوكات المرورية غير الآمنة ، إلى غير ذلك من الأماكن التي لا تجلب انتباه الآخرين ، لذلك كنا نحدّد موقع و زمن الملاحظة مسبقا قبل التوجه إلى الميدان .

4 . 3 . 1 . 6 . طريقة تسجيل الملاحظات: إنّ الملاحظات يجب أن تسجّل على حقيقتها أي كما تحدث في الواقع دون زيادة أو نقصان ، و هذا ما أكد عليه مظهر سليمان (1) . وبما أنّنا اتخذنا سلوكات لا تتيح للآخرين الاطلاع عما نقوم بفعله ، فلا يمكن لنا تسجيل الملاحظات كتابيا و ذلك حتى لا نثير انتباه الآخرين ، و هنا الاعتماد على الذاكرة يكون مفيدا جدا مع العلم

---

(1) Op.cit , 2005 , p 68 .

أننا اعتمدنا على ملاحظة سلوك مروري واحد في اليوم قصد المحافظة على تفاصيله الدقيقة في الذاكرة ، و عدم إثقالها بتفاصيل سلوكات مرورية أخرى ، و عند الرجوع إلى البيت مباشرة يتمّ استذكار السّلوك المروري الملاحظ و كتابة كل التفاصيل الدقيقة المتعلقة به.

4. 3 . 2 . الاستبيان:

يعتبر الاستبيان من الأدوات شائعة الاستخدام في المنهج الوصفي التحليلي، و تتنوع أسئلة الاستبيان من أسئلة مغلقة تصاغ بشكل مقّيد ،حيث لكلّ سؤال اختيارات أو بدائل و ما على المفحوص إلاّ الإشارة للاختيار الذي يتفق مع رأيه و اتجاهاته، إضافة إلى أسئلة شبه مغلقة تسمح بالإجابات الفردية و لكن بشكل محدود، إلى أسئلة مفتوحة تعطي الفرد الحرّية في إبداء رأيه و اتجاهاته.

وعليه فالاستبيان يتمّ فيه مُساءلة الأفراد لتقديم معلومات حول فقرات و قوائم محدّدة مسّبقا و محضّرة و مراجعة سلفا، حيث كلّما كان مغلقا و ذا أسئلة مقّيدة كلّما كانت البيانات قابلة للمقارنة و التحليل الإحصائي.

و تجدر الإشارة هنا إلى أننا طبقنا الاستبيان وجها لوجه مع المستجوبين ، و ذلك لتفادي عدم فهم بعض الأفراد لعبارات الاستبيان أو عدم الجدّية في التعامل مع الاستبيان ، و كذلك لملاحظة انفعالاتم تجاه العبارات و تسجيلها للاستفادة منها في تحليل نتائج الاستبيان.

تعدّ مرحلة تصميم الأداة من المراحل الهامّة في الدراسة، و ذلك بغرض الحصول على المعلومات الحقيقية و الصّحيحة حول الظاهرة موضوع الدراسة، و عليه فقد اعتمدنا على مجموعة من الأسئلة المغلقة حيث يحتوي كل منها على خمسة بدائل هي: موافق جدّا ،موافق، محايد،معارض، معارض جدّا،و اعتمدنا في تساؤلاتنا على الإعداد السّليم من حيث المضمون و الصياغة و التسلسل المنطقي مُركّزين في ذلك على الملاحظات المستقاة من الواقع الاجتماعي في ميدان حركة المرور و المتعلقة بإشكالية بحثنا، لمحاولة معرفة اتجاهات و أراء الأفراد حول هذه السلوكات و مسبباتا.

و قد روعي اشتمال الاستبيان على ما يلي:

- أسئلة تتعلق بالبيانات الأولية: و تشمل جنس المبحوث ، سِنّه ، مهنته و الخبرة فيها، المستوى التعليمي،امتلاك مركبة، سنة الحصول على رخصة السّياقة ، الخبرة في السّياقة.

- **المحور الأول: الأسئلة المتعلقة بالإشكالية العامة (من السؤال 1 إلى 21).**

- أسئلة تتعلّق بدور الأسرة في التربية المرورية.

- أسئلة توضّح دور المدرسة في التربية المرورية.

- أسئلة تبّين دور مدارس تعليم السّياقة في توعية المترشحين مروريا.

- أسئلة توضّح استعداد الجزائري لالتزام بسلوكات مرورية آمنة و نظرته إلى ماهية المركبة.

- **المحور الثاني : الأسئلة المتعلقة بالإشكالية الجزئية الأولى (من 22 إلى 34)**

- أسئلة توضّح سلوكات السّياقة الخطيرة لدى السواق مثل: الإفراط في السرعة، التجاوز الخطير، عدم احترام مسافة الأمان،...الخ .

- أسئلة توضّح التّهوّر و الاندفاع نحو المخاطرة لدى السّائق الجزائري.

- أسئلة توضّح نظرة السواق للمخالفة المرورية .

- **المحور الثالث: الأسئلة المتعلقة بالإشكالية الجزئية الثانية (من 35 إلى 45):**

- أسئلة توضّح السّلوكات الخطيرة لدى المشاة مثل: عدم استعمال الرصيف، عدم الالتزام بالممرات العلوية، قطع الطريق السريعة ،....الخ.

- أسئلة تبّين تورط المشاة في حوادث المرور.

- أسئلة تبّين التّهور و الاندفاع للمخاطرة لدى المشاة.

. المحور الرابع : الأسئلة المتعلقة بالإشكالية الجزئية الثالثة (من 46 إلى 62):

. أسئلة توضّح علاقة الجزائري بشرطة المرور.

. أسئلة توضّح مدى تطبيق قانون المرور.

. أسئلة تبّين إدراك الجزائري لقانون المرور و علاقته بالالتزام به.

تدور أسئلة الاستبيان عموما حول أهداف محدّدة نسعى للتحقق منها من خلال إجابات الأفراد، وذلك قصد مساعدتنا في تدعيم ما توصلنا إليه من خلال الملاحظات الميدانية بغرض الإجابة على التساؤلات المطروحة في الدراسة. أما الخصائص السيكومترية للاستبيان فهي مدرجة في الملحق رقم (04) .

3.3.4. المقابلة:

تعتبر المقابلة من التقنيات المهمّة للحصول على المعطيات من الميدان الاجتماعي، فهي تُمَكن من معرفة أكثر التفاصيل حول جوانب مختلفة من الموضوع من طرف الأشخاص الذين عايشوا الحوادث عن قرب ، أو تمكّنوا من معرفة جوانب معينة بفضل تجاربم الخاصة ، و تواجدهم في وضعيات ملائمة لمعرفة كثير من الحقائق حول الظاهرة . أفادتنا هذه التقنية في الاستطلاع حول مشكل البحث و معرفة آثاره و جوانبه في الميدان الاجتماعي ، وكذا تحديد كيفية إجراء التحقيق في الميدان.

و قد قمنا بإجراء مقابلات مع بعض مسؤولي المؤسسات التي لها علاقة وطيدة بحوادث المرور و أبدت مساعدتنا ، و على رأسها مصالح الأمن الوطني و مصالح الحماية المدنية إضافة إلى مخبر الوقاية و الأرغونوميا بجامعة بوزريعة ، و المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، كما قمنا بمقابلات مع بعض مديري مدارس تعليم السّياقة و بعض مدراء المؤسّسات التربوية و المعلمين إضافة إلى بعض من عانوا من حوادث مرورية .

5 . التقنيات الإحصائية المستعملة:

5 . 1 . النسبة المئوية: اعتمدنا في تحليل الاستبيان على التكرارات ، و النسبة المئوية لأنّ هذه الأخيرة تسمح لنا بالتأكد من السّلوكات الشّائعة لدى أفراد مجموعة التحقيق ، كما تمكننا من إظهار نسبة تكرار سلوك معين عن باقي السلوكات الأخرى، و تحسب بقسمة عدد التكرارات على العدد الكلي لأفراد مجموعة التحقيق مضروبا في مئة.

5 . 2 . اختبار كآي تربيع: اعتمدنا على اختبار كآي تربيع لمعرفة ما إذا كانت استجابات أفراد مجموعة التحقيق تختلف عن بعضها البعض و إن كان لذلك دلالة إحصائية، وذلك وفق القانون التالي:

$$\chi^2 = \Sigma (Fo - Fe)^2 / Fe$$

حيث أنّ:

درجة الحرية: تساوي 5-1=4.

قيمة كاف تربيع الدولة عند مستوى الخطأ 0.05 هي 9.49

قيمة كاف تربيع الدولة عند مستوى الخطأ 0.01 هي 13.28

Fo يمثل التكرارات المشاهدة.

Fe يمثل التكرارات المتوقعة و تساوي 5/100=20 في جميع بيانات الجداول.

الفصـل الثامـن

تحليل النتائـج و مناقشتهـا

1 . تحليـل المـلاحظـات:

1 . 1 . الملاحظات الميدانية المتعلقة بالإشكالية الجزئية الأولى:

1. الإفراط في **السرعة:**

- سواق يقودون مركباتم بسرعة ملفتة للانتباه.

. القيادة بسرعة كبيرة في الطريق السريعة مع المناورات المتتالية.

. سواق يقودون شاحنات بسرعة ملفتة للانتباه وسط المدينة.

تبين هذه الملاحظات أنّ الإفراط في السرعة سلوك عادي بالنسبة لعدد من السواق ، إذ لا يتم الإفراط بالطرق السريعة فحسب, بل نجده حتى في وسط المدينة ، و ستبين ملاحظات أخرى أنّ هذا السلوك يتم عن وعي و إدراك من طرف مرتكبيه ، كما تدفع ملاحظات أخرى ، سنذكرها فيما بعد إلى تقديم النظرة الآتية: يعتقد سواق أنهم بعيدون عن الخطر و يُقَللون من احتمالات تعرضهم لحادث مروري رغم ارتكابم لسلوك خطير، إذ يعتبرون أنهم مُحَصنون من الحوادث و هم داخل مركباتم ، فيتمادون في الإفراط في السرعة ليُحِسوا باللذة و النشْوة أثناء السياقة ، و عليه يتنافسون بواسطة المركبات في الإفراط في السرعة، مما يجعلهم في بعض الأحيان يقومون بتجاوزات خطيرة و في أماكن يُمْنَع فيها التجاوز أصلا .

2 . التجاوز غير القانوني:

. بعض السواق يخترقون الحد الذي يرمز إليه الخط الأرضي المستمر، و يقومون في نفس الوقت بتجاوزات خطيرة بالنسبة إليهم و للآخرين.

. سواق يتجاوزون مركبات في المنعطفات.

. سواق يقومون بتجاوزات في وسط المدينة.

. سواق يتجاوزون مركبات على اليمين و في الجزء غير المعّبد من الطريق.

. سواق يتجاوزون مركبات تكون في حالة تجاوز.

. سواق يتجاوزون الواحد تلوى الآخر مركبات متوقفة إثر ازدحام مروري.

. سواق يقومون بتجاوزات متتالية على شكل مناورة .

أثبتت هذه الملاحظات المتعلقة بالتجاوز ما أشرنا إليه على أساس الملاحظات المتعلقة بالإفراط في السرعة: سواق يخترقون بنود قانون المرور ، و من بينها الخط المستمر لأنهم يتجاهلون المخاطر بطريقة تجعلهم يندفعون إلى الأمام غير مبالين بما قد يحدث لهم و لغيرهم من أخطار ، فهم يغيّبون القضايا التابعة لحوادث المرور، و منها مسافة الأمان التي يجب على السواق احترامها احتياطا لوقوع خلل أو حادث للمركبات الأمامية .

3 . عدم احترام مسافة الأمان:

- سير عدد كبير من المركبات بشكل متلاصق تقريبا فيما بينها و بسرعة معتبرة.
. سواق يصرّون على الالتصاق بالمركبات الأمامية أثناء استعمالهم الطريق.

تُبين لنا هذه الملاحظات جليا أنّ كثيرا من السواق لا يحترمون مسافة الأمان ، بل و يتعمدون الإلتصاق بالمركبات أثناء السير بسرعة ، فالسّائق في هذه الحالة لا يفكر إطلاقا في إمكانية تعرضه لحادث مروري يؤدي به إلى تشوهات جسدية أو حتى مفارقة الحياة، رغم أنّ هذا الاحتمال وارد بسبب خطورة السلوك ، إلا أنّ السائق و نتيجة لتقديراته الذاتية و غير الواقعية يقتنع أنّه بعيد عن الخطر ، و أنّه سينجو من هذه المخاطرة ، بل أكثر من هذا يعتبر نفسه قادرا على تحدي الخطر في هذا الظرف ، و يظهر عدم اكتراث بعض السواق بمخاطر الطريق إثر مساهمتهم في عرقلة حركة المرور عند سيرهم في اتجاهات معاكسة لما تنص عليه إشارات المرور .

4 . عكس اتجاه السير:

. يعود سواق أدبارهم بمركباتهم في الطريق السريعة.
. لا يتردد سواق في القيام بالمخالفات التالية: يتوقفون في وسط الطريق و يعكسون اتجاه سيرهم و يتسببون في عرقلة حركة المرور.

قبل أن نتم بالدلالة الاجتماعية للملاحظات التي تجسّد عكس اتجاه السير ، نشير إلى النقطتين التاليتين، أولا: يصعب تحديد عدد مرتكبي هذه المخالفة ، ثانيا: و لكن يمكن أن نثبت أن سلوكاتهم أثرت على اطمئنان مستعملي الطريق، إذ أصبح التخوف مما تشير إليه الملاحظات السابقة مستمرا.

و عليه يجدر بنا التساؤل الآتي: ما هي مقومات هذا السلوك الخطير و المنتشر بصفة واسعة ؟ هل هي نابعة من عدم الوعي بما قد يترتب عن هذا السلوك ، أو عدم التخوف مما قد يترتب عن حوادث متوقعة ،أم لعدم التحكم في السلوك الاجتماعي.

تدفع الملاحظات المتعلقة بعدم احترام إشارات التوقف إلى الاحتفاظ بالسؤال الأخير ، إذ يمكن أن نثبت أنّ سواقا عاجزون عن القيام بالسلوك المناسب لإشارات التوقف ؛ أي لإشارات الإعلان عن توقع الخطر.

5 . عدم احترام إشارات التوقف:

. سواق لا يحترمون إشارة قف و يدخلون مباشرة في الطريق.

. لا يتردد سواق في مواصلة السير رغم اشتعال الضوء الأحمر.

. يواصل سواق السير بعد تحول الضوء إلى الأحمر مباشرة.

. لا يتردد سواق في قطع الطريق قبل أن يتحول الضوء إلى الأخضر.

. يقوم سواق بالاستدارة إلى اليمين رغم اشتعال الضوء الأحمر.

حقيقة ، لا يمكن أن نتغاضى على عدم قدرة سائقينا في التحكم في سلوكهم ، إذ يعلمون أنّ إشارات التوقف إجبارية ، و من شأنا تنظيم المرور بطريقة تجعله آمنا بالنسبة لجميع مستعملي الطريق، فهم يعتقدون أنّ إشارات التوقف تمنعهم من تصرف لا يمثل أي خطر على حياتم ، بل بالعكس لا يفكرون إطلاقا في إمكانية تعرضهم لحادث مروري مميت، مما يدفعهم إلى إهمال الوسائل الوقائية التي يفرضها قانون المرور مثل : ارتداء حزام الأمن .

6 . عدم استعمال حزام الأمن:

. سواق لا يستعملون حزام الأمن أثناء السير وسط المدينة.

. لا يتردد سواق في الامتناع عن استعمال حزام الأمن أثناء السير في الطريق السريعة.

. يصر بعض السواق على عدم وضع حزام الأمن ليلا.

إن متابعة حركة المرور أثبتت أنّ كثيرا من السواق لا يلتزمون بوضع حزام الأمن، و نجد هذا السلوك شائعا في وسط المدن، الطرق السريعة،...الخ ، و يمكن أن نضيف في هذا المال أن الالتزام

بحزام الأمن سلوك مغيب تماما أثناء الليل ، و كأنّ قانون المرور و حماية النفس تكون في النهار فقط ، بينما دلّ التحقيق الميداني أنّ عددا معتبرا من الحوادث المرورية الخطيرة تحدث في الليل، و يكون هذا السلوك مبررا بالاعتقاد الخاطئ الذي مفاده أنّ حزام الأمن عديم الفعالية، ثم إنّ السواق نادرا ما يشعرون أنهم معرضون للحوادث المرورية في أي لحظة ، إنّ هذا الاعتقاد من شأنه أن يسهم في عدم التزام السواق بالإجراءات الوقائية ، و هنا يمكن أن نطرح التساؤل الآتي : ما الذي يدفع السواق إلى القيام بسلوكات خطيرة على حياتهم عن وعي و إدراك؟ تدفعنا الملاحظات المتعلقة باستعمال الهاتف النقال إلى الاحتفاظ بذا التساؤل.

7 . استعمال الهاتف النقال أثناء السياقة:

. سواق يستعملون الهاتف النقال أثناء السير في وسط المدينة.

. سواق يستعملون الهاتف النقال عند السير في الطريق السريعة.

. سواق الحافلات يستعملون الهاتف النقال أثناء السير.

. يستعمل بعض السواق خوذة التصنت الإذاعي أثناء السياقة بدلا من مسك الهاتف النقال باليد.

يقصد بعض السواق استعمال الهاتف النقال أثناء السياقة ، و يصرّون على تجاهل مخاطر هذا السلوك على حياتهم عن وعي و إدراك،إذ يعتبرون أنه من غير الممكن أن يقعوا ضحية حادث مروري قد يكون مميت، ثم إنّ السواق بذا السلوك يعتبرون أنّ السياقة نشاط آلي لا تستدعي تركيزا كبيرا ، متجاهلين فجائية أخطار الطريق و درجة خطورتا المحتملة . إذ يمكن أن نثبت هنا أنّ استعمال الهاتف النقال ينقص من درجة تركيز السائق على وضعية الطريق و يجعل ردود أفعاله بطيئة و غير مناسبة ،الشيء الذي يورطه في حوادث مرورية خطيرة. و أكثر من هذا يتسبب بعض السواق في تديد أمن كل مستعملي الطريق من خلال سلوكات منافية لبنود قانون المرور كالإيقاف غير القانوني للمركبات الذي يجعل المشاة و السواق يعانون من هذا التصرف .

8 . الإيقاف غير القانوني للمركبات:

. يقوم سواق بتوقيف مركباتم أمام إشارات المرور التي تمنع التوقف دون إعطاء أهمية للإشارة.

. عدم استعمال الإشارة للتوقف من طرف بعض السائقين.

. يقوم بعض السواق بتوقفات مفاجئة دون اعتبار للمركبات التي تسير خلفهم.

إنّ المتتبع لحركة المرور عندنا لا يجد عناء في اكتشاف سلوك خطير يتمثل في الإيقاف غير القانوني للمركبات ، فنلاحظ بكل سهولة توقيف المركبات على الرصيف ، و بالتالي التعدي على حق المشاة في استعمال الطريق ، ضف إلى ذلك التوقفات المفاجئة للسواق ، و التي قد تكون حتى في وسط الطريق ، و لهذا السلوك دلالات نفسية اجتماعية تتجلى في عدم تأقلم بعض السواق مع شروط استخدام الطريق ، فهم غالبا ما يستعملونا حسب أهوائهم و يستبعدون أخطار الطريق عن أنفسهم حيث يعتبرون أنفسهم في مأمن منها ،أما قانون المرور و أمن مستعملي الطريق عموما فهو آخر ما يفكر فيه بعض السواق ، و هذا ما يظهر في استعمال بعض السواق لإنارة المركبة بطريقة تؤذي السواق الآخرين .

9 . سوء استعمال الإنارة في الليل:

. أثناء القيادة ليلا يتعمد بعض السائقين إلى استعمال أضواء المركبة بشكل يؤذي السائق في الاتجاه المعاكس و ُيصعب عليه عملية الرؤية أثناء السياقة.

نشاهد في طرقنا و شوارعنا سلوكا خطيرا منتشرا لدى السواق ، و المتمثل في استعمال الإنارة الليلية بشكل خطير ، إذ يتعمد بعض السواق استعمال الإنارة بشكل قوي في الليل متجاهلين الأثر الخطير الذي تخلّفه على السواق في الاتجاه المعاكس ، حيث لا يهمهم أمن السواق الآخرين ، فالسّائق هنا يشعر بأنه شخصيا بعيد عن الخطر، فالآخر ليس من اهتماماته ، ثم إنّ السائق يتجاهل واجباته في استعمال الطريق ، هذه الملاحظات تؤدي بنا إلى طرح التساؤل التالي: لماذا لا يهتم بعض السواق بقضية أمن و احترام مستعملي الطريق؟ تدفعنا الملاحظات المتعلقة بالأولوية في المرور إلى الاحتفاظ بذا التساؤل.

10 . عدم احترام الأولوية في المرور:

. سواق يمرون مباشرة دون توقف عند وصولهم لمفترق الطرق و يرغمون السواق الذين لهم الأولوية في المرور على التوقف.

. ملاسنات بين سواق الحافلات و سواق المركبات الأخرى بسبب الأولوية في المرور و كل واحد منهم ينعت الآخر بأنه يجهل مغزى الإشارات.

. ملاسنات بين سائقين حول الأولوية في المرور في الممر الدائري كل منهما يعطي الأحقية بالمرور لنفسه.

إنّ المتمعن في سيرورة حركة المرور لا يجد أي صعوبة في اكتشاف أنّ الأولوية في المرور لا تحترم من طرف السواق بشكل عفوي ، إذ غالبا ما تنشأ ملاسنات و صراعات حولها ، و أهم ما يميز هذه الصراعات أنّ كل فرد يعطي الأحقية لنفسه . إنّ هذا السلوك ينم عن جهل السواق بقانون المرور، و في بعض الأحيان تجاهله عن قصد و إصرار ، فالسائق لا يدرك معنى تنظيم حركة المرور فيبدو له أنّ الطريق وكأنا شُيدت خصيصا له ، و يتجاهل كل احتمالات التصادم عند عدم التزامه بقواعد الأولوية في المرور. فالسائق في ذهنه لا يتصور بإمكانية أن يقع ضحية لحادث مرور قد يفقده الحياة، و وفق هذا المبدأ يندفع بعض الأفراد لقيادة المركبات في الطريق العام دون خضوعهم للتكوين المطلوب لممارسة السياقة .

12 . مخالفة الترخيص بالسياقة:

. يقود بعض الأفراد مركبات دون وصولهم إلى السن القانوني للسياقة، أي عدم امتلاكهم لرخصة السياقة و في بعض الأحيان برفقة الآباء.

. القيادة دون الحصول على رخصة السياقة و ارتكاب حادث مروري ليلا.

. قيادة شاحنة من طرف شخص أقل من 20 سنة، أي قيادة مركبة دون مطابقة رخصة السياقة لصنف المركبة.

إنّ المتتبع لسيرورة حركة المرور يشاهد بعض الأفراد القاصرين يقودون مركبات و في بعض الأحيان بمباركة من الآباء بدعوى التدرب على السياقة ، فهم يعتبرون أنّ السياقة هي القدرة على تحريك المركبة و التنقل با لا غير ، و قد نجد في بعض الأحيان من يقود مركبة مخالفة لصنف

رخصة سياقته ، فهو يتجاهل عن قصد خصوصيات كل نوع من المركبات و المهارات اللازمة لقيادتا ، و لا يتوقف الأمر عند هذا الحد ، بل يعمد بعض السواق إلى تناول مواد تؤثر على قدراتم العقلية و الجسمية أثناء السياقة .

13 . القيادة تحت تأثير الكحول:

.اصطدام شاحنة بعمود كهربائي مما أدى إلى إتلاف الخيوط الكهربائية و ذلك لأنّ السائق كان تحت تأثير الكحول.

. توقف بعض السائقين في أماكن معينة قصد شرب الكحول ، و بعدها يتم قيادة مركباتم و السير با في الطريق العام ، و غالبا ما يتم هذا بشكل جماعي و في الليل.

من خلال قيامنا بالتحقيق الميداني مع المصالح المختصة بالأمن المروري تبين لنا أنّ هذا السلوك بدأ يأخذ طابعا خطيرا و بشهادة رجال الميدان ، إذ تعرف مدننا حالات كثيرة و متكررة للسياقة تحت تأثير الكحول و هي منتشرة في الليل أكثر ، ثم إنّ الكحول يؤثر على تركيز السائق و قدراته العقلية و قواه الجسمية اللازمة للتحكم في المركبة ، و الاستجابة لأخطار الطريق بالشكل المناسب، فالكحول يجعل السائق يشعر بحالة من النشوة و الزهو، فيصبح بذلك جريئا و متحديا كل المخاطر دون أي اعتبار لحياته أو حياة الآخرين من مستعملي الطريق. و تنطبق هذه النظرة على أصناف مختلفين من السواق .

11 . مخالفات سائقي الدراجات النارية:

. يقود بعض الأفراد الدراجات النارية دون استعمال خوذة الأمان.

. ركوب شخصين على دراجة نارية دون استعمال خوذة الأمان.

. يقود بعض الأفراد الدراجات النارية على جانب الطريق السريع.

. يقوم بعض سائقي الدرجات النارية بعملية تجاوز المركبات في وسط المدينة.

. سواق الدراجات النارية لا يحترمون إشارة الضوء الأحمر و كأنم ليسوا سواقا.

. قيادة دراجة نارية ليلا و دون أضواء.

. أطفال يقودون دراجات نارية في طريق ذي حركة مرور كثيفة.

هذه الملاحظات تبين أنّ استعمال الدراجات النارية لا ينتشر خارج المدن فقط بل نجده في كل الأماكن و حتى في الطرق السريعة ، فغالبا ما يظهر سواق الدراجات النارية غير مبالين بأخطار الطريق ، فنراهم يقتحمون الطرق السريعة متجاهلين خطورة المركبات عليهم ، كما نجدهم يستعملون وسط المدن و يقومون بالتجاوزات من أي مكان و في أي اتجاه ، و لعلّ أهم ما يميز هؤلاء عدم استعمالهم لخوذة الأمان التي تقيهم من الإصابات الرأسية ، و هذا راجع لتقليلهم من احتمالات تعرضهم للحوادث ، بل و يستبعدونا عن أنفسهم تماما، و بالتالي ما الجدوى من الالتزام بإجراءات وقائية طالما أنم مقتنعون أنم لن يتعرضوا لحادث مروري ، إنّ التقدير غير الواقعي للأخطار يمكنه أن يكون عاملا مهمّا في توريط السواق في حوادث مرورية خطيرة.

14 . مخالفات سائقي الحافلات(وسائل المواصلات):

. بعض سائقي الحافلات يتمهلون في الطريق و يقومون بالتوقف فيه لاستجلاب الركاب دون إعطاء أهمية للآخرين من مستعملي الطريق.

. يتعمد سواق الحافلات في نقل عدد من الركاب يزيد عن العدد المحدد في رخصة السير و بشكل متكرر.

. إنزال الركاب دون التوقف والدخول إلى الموقف المخصص لهم.

. وقوف القابض على حافة باب الحافلة و هو مفتوح و المركبة في حالة سير.

إذا تمعنا في حركة المرور عندنا سرعان ما ندرك نوعا متميزا من السواق ألا و هم سائقو الحافلات إذ غالبا ما يجتهدون في مخالفة قانون المرور و المخاطرة في استعمال الطريق ، بل أكثر من هذا يظهرون غير مبالين بمسؤوليتهم عن الركاب ، فما يهم هؤلاء سوى تحقيق الربح و أما قانون المرور و سلامة مستعملي الطريق فذاك شيء ثانوي عندهم . و هذا ما ينطبق على سلوك سائقي الشاحنات أثناء سيرهم في الطريق .

15 . مخالفات سائقي الشاحنات:

. كثيرا ما يتميز سائقو الشاحنات باعتمادهم لحمولات زائدة و إهمال الإجراءات الوقائية لحمولاتم.

. قال جزائري « إنّ سائقي الشاحنات يتميزون بقيادة جنونية ».

. يتعمد بعض سواق الشاحنات القيادة ليلا قصد الإفلات من حواجز شرطة المرور .

إذا تمعنا في حركة المرور نجد نمطا من السواق مختلفا عن بقية السواق الآخرين ،ألا و هم سائقو الشاحنات إذ غالبا ما يتميزون بالتهور و عدم الاكتراث ببقية مستعملي الطريق و خاصة أصحاب المركبات السياحية ، و هذا التهور مبرر بشعورهم بالحصانة من الحوادث طالما أنّ الشاحنات تمتلك القوة و الصلابة بالمقارنة مع المركبات السياحية ، فسائق الشاحنة يعتقد أنه حتى و إن وقع حادث مروري فهو شخصيا لن يصاب بأي أذى، و أن احتمالات تعرضه لإصابات ضئيلة جدا بالمقارنة مع أصحاب المركبات الأخرى ، ثم إنّ الحرص على سلامة جميع مستعملي الطريق لا يهمه، فهو غير مستعد لاستعمال الطريق و فق متطلباته العصرية ، و بالتالي لا يتمكن من ضبط سلوكه وفق متطلبات قانون المرور.

1 . 2 . الملاحظات الميدانية المتعلقة بالإشكالية الجزئية الثانية:

1. عدم الإلتزام بإشارات المرور:

. لا يلتزم بعض المشاة بالإشارات التي تمنح لهم الحق بالمرور .

. يصر بعض المشاة على عدم احترام الإشارات الآلية الموضوعة أمام ممرات الراجلين و يقطعون الطريق رغم اشتعال الضوء الأحمر.

هذه الملاحظات تسمح لنا بإبراز كيفية تعمد المشاة في عدم الالتزام بإشارات المرور المتعلقة بم ، فنراهم لا يلتزمون بالإشارات التي تمنح لهم الحق في العبور ، و حتى الإشارات الآلية بعيدة عن اهتماماتم ، فهم لا يدركون مغزاها الوقائي من الحوادث المرورية ، و يكون هذا السلوك مبرر بتجاهل الأخطار و استبعادها عن النفس ، خاصة إذا كان الفرد يكرر السلوك الخطير بشكل يومي و لا يصاب بأذى ،الشيء الذي يقوّي لديه الإحساس بعدم القابلية للتعرض لحادث مرور عند معاودة القيام بنفس السلوك . زيادة على ما سبق يمكن أن نثبت أنّ كثيرا من المشاة يعجزون عن إدراك الطبيعة الحقيقية للطريق و متطلبات استعمالها، و حينها تصبح إشارات المرور في نظر

البعض عديمة الجدوى و ليست لها أي علاقة بسلامتهم أثناء استخدامهم الطريق ، فنجدهم يندفعون نحو المخاطر بجرأة و إصرار، فآخر ما يفكر فيه المشاة هو احتمال التعرض لحادث مرور خطير قد يهدد حياتم، و عليه ، يمكننا أن نتساءل : لماذا لا يستطيع المشاة ضبط سلوكهم أثناء استعمال الطريق بما يتوافق مع متطلبات الأمن المروري ؟ تدفعنا الملاحظات القادمة إلى الاحتفاظ بذا التساؤل .

2 . سوء استعمال الرصيف:

. لا يتردد بعض الأفراد في الجلوس على حافة الأرصفة.

. يصر بعض الأفراد على الوقوف في أقصى حافة الرصيف و تجاذب أطراف الحديث.

. لا يتردد بعض الأفراد في الجلوس على الحاجز الفاصل بين وسط الطريق و الرصيف.

. انتظار و سائل المواصلات على أقصى حافة الرصيف من طرف بعض الأشخاص .

إنّ المتتبع لسلوك المشاة في استعمال الرصيف سرعان ما يدرك وجود تصرفات خطيرة منافية لمتطلبات الأمن المروري يتعمد المشاة في تجسيدها، فنجد مثلا : الجلوس على حافة الرصيف، الوقوف على أقصى حافة الرصيف،....الخ ، و المتمعن في هذه السلوكات يجد أنّ مرتكبيها لا يبالون بأخطار الطريق ، بل يتجاهلونا تماما و يقوى لديهم الاعتقاد بأنم لن يتعرضوا لأي حادث مروري ، و يمكن أن نشير في هذا الصدد أنه كلما تكررت هذه السلوكات الخطيرة من قبل الأفراد و لم يصابوا بأذى كلما يقوى لديهم الاعتقاد بأنّ هذه السلوكات لا تمثل خطرا حقيقيا على حياتم . هذا ما يجعل بعض المشاة يخاطرون في عبور الطريق .

3 . مخالفات قطع الطريق:

.بعض الأفراد لا يلتفتون لا إلى اليمين و لا إلى اليسار عند قطع الطريق ،أي لا يستطلعون الطريق بل يقطعونه مباشرة.

. مشاة يقطعون الطريق من أماكن غير مخصصة للراجلين.

. لا يتردد بعض الأفراد في قطع الطريق بتأني و من أماكن غير مخصصة للمشاة و في بعض الأحيان يجبرون السواق على التوقف.

. لا يتردد بعض المشاة في استعمال الهاتف النقال أثناء قطعهم الطريق.
. يصر بعض المشاة على قطع الطريق في شكل مراوغة للمركبات و هي تسير.
. بعض الأفراد يقفزون على الحاجز الفاصل بين وسط الطريق و الرصيف و يقطعون الطريق من مكان غير مخصص للراجلين.
يتبين لنا من خلال هذه الملاحظات أنّ مخالفات المشاة في عبور الطريق منتشرة بشكل كبير و تحت أشكال مختلفة ، و لكنها تشترك جميعها في إهمال الإجراءات الوقائية و تجاهل الأخطار المحتمل وقوعها ، بل استبعادها عن النفس تماما ، فنجد بعض المشاة يقصدون ارتكاب السلوكات الخطيرة عند قطع الطريق و يصرون على تجسيدها ،حتى و إن اقتضي الأمر تحدي الخطر ، و مما يزيد في خطورة الوضع تكرار هذه السلوكات بشكل يومي، مما يولد الانطباع لدى المشاة أنّ هذه التصرفات لا تمثل خطرا حقيقيا عليهم . كما تجدر بنا الإشارة إلى أنّ المشاة يقلدون بعضهم بعضا في هذه السلوكات الخطيرة و على نطاق واسع ، لهذا نطرح التساؤل التالي : لماذا لا يتحكم بعض المشاة في تصرفاتم أثناء استعمال الطريق و يصرّون على المخاطرة ؟ تدفعنا الملاحظات القادمة إلى التمسك بذا التساؤل.

4 . الوقوف في الطريق:

.يصر بعض الأفراد على الوقوف في وسط الطريق أمام محطة نقل المسافرين لانتظار الحافلات.
. لا يتردد أشخاص في الوقوف في الجزء المعبد من الطريق و تجاذب أطراف الحديث.
إنّ متابعة حركة المرور تبين أنّ كثيرا من المشاة يتعمدون الوقوف في الطريق المخصص للمركبات فتراهم يتجاذبون أطراف الحديث في وسط الطريق دون اكتراث للمخاطر المحدقة بم ، و كأنم يشعرون بأنم في مكان آمن من الحوادث ، و يكون هذا السلوك مبررا بسوء تقدير أخطار الطريق الحقيقية، فيعتقد بعض المشاة حينها أنم غير قابلين للإصابة بحادث مروري ، الشيء الذي يدفعهم إلى الإصرار على اقتحام مخاطر الطريق بجرأة غير عادية ، و يزداد هذا الإصرار بتكرار هذا السلوك دون التعرض لإصابات خطيرة. و هذا ما يظهره بعض المشاة عند سيرهم في وسط الطريق

5 . السير في وسط الطريق:

. لا يتردد أشخاص في السير في الطريق المخصص للمركبات و يتركون الرصيف شاغرا و بشكل جماعي و حتى من طرف عائلات بأكملها.

. اصطدام مركبة برجل كان يمشي على حافة الطريق فأردته قتيلا و وجد ممزقا ، أما صاحب المركبة فقد لاذ بالفرار.

. اصطدام شاحنة بفتاة كانت تسير على حافة الطريق، أدّت إلى إصابتها بأضرار بليغة في الرأس و الرجلين بالنسبة للفتاة.

إنّ التمعن في سلوك المشاة أثناء استعمال الطريق يُظهر لنا بوضوح كيف أنّ كثيرا من المشاة يتعمدون السير في وسط الطريق و يتركون الرصيف شاغرا ، و يمكن أن نبين أنّ هذا السلوك منتشر بشكل جعل منه نمطا شائعا و مقبولا من طرف غالبية المشاة ، و يقلّد فيه بعضهم بعضا ، و يمكن لنا أن نثبت من خلال هذه السلوكات أنّ المشاة يعتبرون أنفسهم غير قابلين للإصابة بحادث مروري أثناء السير في وسط الطريق ، فالتورط في حوادث مرورية أمر مستبعد بالنسبة إليهم ، و يزداد هذا الاعتقاد رسوخا في الذهن كلما تكرر السلوك الخطير دون أن يتعرض الفرد لإصابات خطيرة ، و يمكن أن نشير هنا إلى أنّ الفرد لا يعتبر ممن أصيب إصابات خطيرة جَراء إهماله السلوكات الوقائية، و ذلك لأنّ كل فرد يعتبر نفسه شخصيا أقل تعرضا للحوادث من غيره ثم إنّ التفسير الشخصي لما وقع للآخرين من حوادث مرورية عادة ما يرجعه الأفراد لأخطاء في التعامل هؤلاء الأشخاص، أما فيما يخصهم فلا يمكنهم ارتكاب هذه الأخطاء ،هذا ما يجعل بعض الأفراد لا يَتعضون بما يحدث لغيرهم ،و يصرّون على التمادي في سلوكاتم الخطيرة ،و يمكن أن نثبت هنا أنّ هذه السمة أي التفاؤل غير الواقعي منتشرة لدى جميع مرتكبي المخالفات المرورية سواء كانوا سواقا أم مشاة. تدفعنا هذه النظرة إلى التوقف عند سلوك خطير يجسده بعض المشاة في الطرق السريعة .

6 . استعمال المشاة للطرق السريعة:

. يصر بعض المشاة على قطع الطريق السريعة و القفز على الحاجز الفاصل بين جانبي الطريق السريعة.

. لا يتردد أفراد في المشي على حافة الطريق السريعة.

.ممارسة رياضة الجري على حافة الطريق السريعة.

. طلب التنقل من طرف بعض الأفراد على حافة الطريق السريعة بشكل يومي.

. أفراد يقومون بقطع الطريق السريعة و يضطرون للوقوف في وسط الطريق السريعة مدة معينة قصد مرور سلسلة من المركبات لإتمام عملية العبور.

إنّ المتتبع لحركة المرور في طرقنا السريعة ، يدرك وجود نمط خطير من السلوكات يتميز به عادة المشاة ، و المتمثل في قطع الطرق السريعة على شكل مجازفة بالحياة ، فكما يعلم الجميع أنّ قطع الطرق السريعة عملية ميتة ، إلا أنّ بعض المشاة يُقَللون من جِدية هذه الأخطار إلى مستويات دنيا مما يجعلهم يعتقدون أنهم لن يتعرضوا لحادث مروري عند قطع الطرق السريعة، و يزداد هذا الشعور بشكل خاص بتكرار هذا السلوك يوميا ، كما يمكن الإشارة إلى أنّ بعض الأفراد يقلدون غيرهم في هذا السلوك ، و يمكن أن نثبت في هذا الصدد و نتيجة للتقليل من احتمالات التعرض لحادث مروري عند قطع الطرق السريعة ،أنّ المقبل على هذه العملية الخطيرة يبدو متحمسا لأداء هذا السلوك ، و يتخيل نفسه في الجهة الأخرى من الطريق سالما معافى ،و لا يستحضر أبدا صورة إمكانية أن يفارق الحياة بمجرد مباشرة عملية العبور ، و يمكن أن نؤكد هنا أنّ هذا السلوك منتشر بالرغم من وجود الممرات العلوية ، و هذا ما ستبينه الملاحظات القادمة .

7 . عدم استعمال الممرات العلوية:

.لا يتردد بعض المشاة في عدم استعمال الممرات العلوية عند قطع الطريق بشكل جماعي و متكرر يوميا.

. طلبة جامعيون لا يستعملون الممر العلوي الموفر لهم و يُصرّون على قطع الطريق من أماكن غير آمنة.

تبرز لنا هذه الملاحظات طريقة تفاعل المشاة مع الممرات العلوية ، إنّ المتتبع لهذا الجانب يدرك بسهولة أنّ الممرات العلوية مهملة من طرف الكثير من المشاة رغم أنا وُضِعت خصيصا لحمايتهم من مخاطر الطريق ، إلا أنه و نتيجة لاعتقاد بعض المشاة أنم بعيدون عن الحوادث المرورية ،و أنم غير قابلين للإصابة با يقطعون الطريق مباشرة ، و حينها لا يفكرون إطلاقا في إمكانية إصابتهم بتشوهات خطيرة جراء حادث مروري ،بل يفكرون في الوصول إلى الجهة الأخرى من الطريق ، و يمكن أن نثبت هنا أنّ هذا السلوك منتشر بشكل كبير في حياتنا اليومية و يقلّد فيه الأفراد بعضهم بعضا. و لهذا نطرح التساؤل التالي : ما هي مميزات تفاعل المشاة مع المستجدات الحديثة في البيئة المرورية ؟ تدفعنا الملاحظات القادمة إلى التمسك بذا التساؤل .

8 . استعمال المشاة للأنفاق و المحولات:

. يفضل بعض الأفراد السير على المحولات رغم أنّ هذه الأخيرة لا تتوفر على أرصفة خاصة بالراجلين.

. يقف بعض الأفراد على المحولات و ينتظرون أشخاصا يعرفونم قصد التنقل معهم مجانا إلى أماكن معينة.

. يصر بعض الأشخاص على الجلوس فوق الحواجز الموضوعة على أطراف المحولات.

. لا يتردد بعض الأفراد في استعمال وسط الطريق داخل الأنفاق.

. يقتحم بعض الأفراد الأنفاق سيرا على الأقدام رغم أنا غير مهيأة لمرور المشاة.

. مشاة يقطعون الطريق من أماكن غير آمنة داخل النفق و بشكل جماعي.

تؤكد لنا هذه الملاحظات أنّ بعض المشاة يستعملون المحولات المخصصة للمركبات و التي في غالب الأحيان لا تتوفر على رصيف مهيأ للمشاة ، بل أكثر من هذا نجد من يستعمل الأنفاق أين

تسير المركبات بسرعة عالية و كأنه يتواجد في موضع آمن. رغم كل المخاطر المحفوفة باستعمال المحوّلات و الأنفاق إلا أننا نجد بعض المشاة يستعملونا و يشاركون المركبات في استخدامها من جهة ، مع تجاهل تام للأخطار المحدقة بم،فهم يشعرون حينها أنم محصنون من الحوادث المرورية ، و من جهة أخرى يمتنعون عن الإلتزام بالأنفاق المخصصة للمشاة .

9 . عدم استعمال أنفاق المشاة:

. يتجنب بعض الأفراد الدخول في أنفاق المشاة و يفضلون الانحراف إلى وسط الطريق، و نجد هذا السلوك منتشر لدى جميع فئات المجتمع و من الجنسين و بشكل فيه تقليد جماعي.

إنّ المتتبع لسلوك المشاة أثناء استعمالهم الطريق و بخاصة عند تفاعلهم مع أنفاق المشاة ، يجد كثيرا منهم يتعمدون تجنب الأنفاق الخاصة بم ، بل أكثر من هذا يفضلون الانحراف إلى وسط الطريق المخصص للمركبات ، و يكون هذا السلوك مبررا بتقليل بعض المشاة من أخطار عدم استخدام أنفاق المشاة و اعتبار أنفسهم قادرين على تجنب النفق و العبور بأمان دون التعرض لحادث مرور فهم بذلك يتجاهلون كل الأخطار و لا يُقدّرونا على حقيقتها و يندفعون نحو الخطر بإصرار ، كما نشير أنّ هذا السلوك منتشر على نطاق واسع و مقبول اجتماعيا من الطرف المشاة ، بل يمثل نموذجا للاقتداء بالنسبة للآخرين. يمكن أن نثبت أنّ سلوكات المخاطرة لا تقتصر على المدن فحسب ، بل نجدها حتى في الطرق الداخلية التي لا تحتوي على أماكن مهيأة يستعملها المشاة .

10 . عدم الالتزام بالسير على الجهة المعاكسة لاتجاه سير المركبات (هذا السلوك متعلق بالطرق الداخلية التي لا تحتوي على رصيف مهيأ).

. لا يتردد بعض الأفراد في السير في نفس اتجاه سير المركبات على حافة الطرق الداخلية و بشكل جماعي و يستعملون الجزء المعبد من الطريق المخصص للمركبات.

هذه الملاحظات تسمح لنا بإبراز أهمية استعمال المشاة للطرق الداخلية التي لا تتوفر على رصيف مهيأ كما هو محدد في قانون المرور ، بل تتوفر مساحة إضافية على جانبي الطريق المعّبدة تلعب دور الرصيف، إلا أنّ قانون المرور أعطاها خصوصية و ألزم المشاة بالسير في الجهة المعاكسة ،حتى يتمكنوا من مشاهدة المركبات القادمة و الاستجابة لها بالشكل المناسب إن حدث طارئ ، لأنّ

السير في نفس اتجاه المركبات َيحُول دون مشاهدتا و التي قد تباغت الفرد بإصابة من الخلف ، إلا أننا كثيرا ما نلاحظ المشاة يهملون تماما هذا الإجراء الوقائي و لا يعطونه الأهمية اللازمة . فاعتبار الفرد نفسه غير قابل للإصابة بحادث مروري يجعله يتجاهل السلوكات الوقائية ، كما يمكن أن نؤكد هنا أنّ كثيرا من المشاة يتجاهلون الطبيعة الوقائية لهذا السلوك و ذلك بسبب تجاهلهم للخطر في ذلك المكان ، كما يمكن أن نثبت أنّ هذا السلوك منتشر بشكل فردي و جماعي في طرقنا ، و غالبا ما ينحرف الأفراد إلى وسط الطريق خاصة إن كانوا في جماعة كثيرة العدد،و في هذا التصرف يظهر بوضوح كيف أن بعض الأشخاص لا يفكرون إطلاقا في أخطار الطريق و الاحتياط لها بما يضمن لهم الأمن في استعمال الطريق.

1 . 3 . الملاحظات الميدانية المتعلقة بالإشكالية الجزئية الثالثة:

1 . سوء تطبيق قانون المرور:

. تأثر بعض أفراد شرطة المرور بالتماسات الصفح من طرف سواق قاموا بمخالفات مرورية مما حال دون تطبيق القانون عليهم.

. بعض الأفراد يخالفون قانون المرور أمام شرطة المرور و لا يطبق عليهم القانون.

. قال جزائري « قانون المرور لا يطبق إلا على الضعيف الذي لا يملك المال و النفوذ».

إن المتتبع لحركة المرور يدرك أنّ بعض السائقين يتذمرون من أداء رجال المرور في الميدان ، و يعتقدون أنهم يتعمدون التظلم و فرض العقوبات عليهم ، و يمكن أن نثبت هنا أنّ أداء رجال المرور في الميدان يؤثر بشكل مباشر على تصورات الأفراد حول قانون المرور ، إضافة إلى أنّ ممارسة التعسف في تطبيق قانون المرور و الاستعمال غير القانوني للصلاحيات المُخَولة لرجال المرور يضرب مصداقية قانون المرور في الصميم، و يشوّه الصورة الايجابية لقانون المرور في نظر مستعملي الطريق، حتى و إن كانت هذه التجاوزات بشكل فردي ومعزول فإنا تخلف آثارا سلبية عميقة في نفسية مستعمل الطريق ، و تجعله يبدي مقاومة لمحاولات فرض تطبيق قانون المرور ، و يعتبر ذلك عبئا ثقيلا لا فائدة من الالتزام به و إجراءات مُقيدة لحرية التصرف أثناء استعمال الطريق. ببساطة لأنّ التطبيق السلبي لقانون المرور يجعل مستعمل الطريق يشعر و كأنّه ُيفْرض عليه بالقوة و أنّ قانون المرور لا َيصُب في مصلحته الشخصية. تؤدي بنا هذه النظرة إلى طرح

التساؤل التالي : كيف هي طبيعة العلاقة بين مستعملي الطريق و شرطة المرور ؟ تدفعنا الملاحظات الآتية إلى الإحتفاظ بذا التساؤل .

2 . العلاقة بين مستعملي الطريق و رجال المرور:

.بعض السواق لا يحترمون أوامر التوقف من طرف شرطي مرور.

. الدخول في مشادات كلامية مع شرطة المرور من طرف بعض الأفراد عند تطبيق عقوبات عليهم.

. سواق يحتجون بشدة على شرطة المرور بسبب سحب رخصة السياقة منهم.

. يعلق بعض الأفراد على نصب حاجز أمني بعبارة«خرجوا ليعملوا على أنفسهم».

كثيرا ما يتردد التذمر من رجال المرور حول عدم احترام قانون المرور من طرف مستعملي الطريق و نرى في بعض الأحيان ظهور مشادات كلامية بين رجل المرور و السائق نتيجة لعدم تقبله للعقوبة المسلطة عليه و إحساسه بأنّ رجل المرور يريد أن يقتص منه شخصيا ، هذه السلوكات مبررة بسوء العلاقة بين مستعملي الطريق و رجال المرور، و خير دليل على ذلك كثرة المخالفات المرورية ، فالعلاقة السلبية تجلب عدم الثقة بين الطرفين و سوء الظن ،الشيء الذي ينعكس سلبا على الامتثال لقانون المرور و الاحترام المتبادل بين مستعملي الطريق و شرطة المرور. و لعلّ تذمر بعض السواق من إجراءات سحب رخصة السياقة عند ارتكاب المخالفات المرورية يؤيد النظرة التي ذكرناها سابقا .

3 . سحب رخصة السياقة:

.لا يتردد سواق في ترديد عبارة:«انتزعت مني رخصة السياقة ظلما لم ارتكب أية مخالفة».

. لا يتردد سواق الحافلات في قول عبارة:« أنا لا أبالي بنزع رخصة السياقة لأنني سأسترجعها بسهولة في ظل وجود الأحباب».

بدخول قانون المرور المعدل سنة 2001 حيز التنفيذ ظهرت عدة حالات لسحب رخصة السياقة و أصبح رجل المرور مكلف بمعاينة المخالفة و إصدار الحكم و تنفيذه ، إزاء هذا الإجراء نجد كثيرا من السائقين يؤكدون أنم نزعت منهم رخصة السياقة ظلما ، باعتبار أنم لم يقوموا بأية مخالفة

حسب اعتقادهم ، كما يوجد هناك من يجهر علانية أنّه بإمكانه استرجاع رخصة سياقته إنْ انتزعت منه لأنّه يملك النفوذ اللازم لاستعادتا ، ما يمكن أن نثبته هنا أنّ كل هذه السلوكات تُشوه إدراك مستعملي الطريق لقانون المرور ، فيميل بذلك مستعملو الطريق إلى اعتبار قانون المرور كإجراءات سلبية مُعيقة لاستعمال الطريق مما يجعلهم يندفعون إلى مخالفته. و بالتالي ، يمكننا أن نتساءل:هل ةيؤثر التطبيق السيئ لقانون المرور على الامتثال لبنوده من طرف مستعملي الطريق؟ تدفعنا الملاحظات القادمة إلى الإحتفاظ بذا التساؤل .

4 . عدم احترام قانون المرور في غياب شرطة المرور:

. سواق لا يلتزمون بإشارة طريق ممنوع في غياب شرطة المرور.

. بعض الأفراد لا يحترمون إشارات المرور الضوئية في غياب شرطة المرور.

. سواق لا يحترمون إشارة قف أثناء غياب حاجز شرطة المرور.

.سواق ينتهزون الفرص لمخالفة قانون المرور أثناء غياب شرطة المرور و ما إن تحضر الشرطة حتى يعتدل سلوكهم.

إنّ المتمعن لسلوك السواق أثناء وجود حاجز شرطة المرور و في حالة عدم وجوده يدرك بوضوح الانتهاك الصارخ لقانون المرور في غياب الشرطة، و يظهر ذلك جليا في عدم احترام إشارات المرور ، و هذا السلوك يكون مبررا بإحساس السواق بأنّ قانون المرور يُقَيدهم من حرية التصرف فهم حينها ينتهزون الفرص لمخالفته و التحرر من العبء الذي يمثله عليهم أثناء الالتزام به . و هنا يمكننا طرح التساؤل التالي : هل الإمتثال لبنود قانون المرور مرده الخوف من الوقوع تحت طائلة العقوبات و الغرامات المالية ؟ الملاحظات الآتية تجعلنا نتمسك بذا التساؤل .

5 . احترام قانون المرور مخافة العقوبة:

.تجنب استعمال الهاتف النقال من طرف سائق مركبة نقل المسافرين بمجرد الوصول إلى حاجز شرطة المرور و بعد تجاوزه قام باستئناف مكالمته من جديد.

. لا يتردد سواق في وضع حزام الأمن قبيل الوصول إلى حاجز لشرطة المرور و بمجرد تجاوز الحاجز يقومون بانتزاعه.

. يضع سواق الحافلات حزام الأمن دون تثبيته قصد تمويه شرطة المرور فقط و التحضير مسبقا لنزعه.

نلاحظ في واقعنا الاجتماعي أنّ كثيرا من السواق يلتزمون بوضع حزام الأمن أو تفادي استعمال الهاتف النقال بمجرد الوصول إلى حاجز شرطة المرور، و بعد تجاوزها مباشرة يتم نزع حزام الأمن أو معاودة استعمال الهاتف النقال ، إزاء هذه السلوكات يمكننا أن نثبت أنّ بعض السواق يعتبرون حزام الأمن يُكبل السائق و يُشْعره بالضيق ، و حينها يكون الالتزام به مخافة الوقوع تحت طائلة العقوبة أو نزع رخصة السياقة فقط ، أما قضية الوقاية المرورية فهي غائبة عن اهتماماته ، و كذلك الأمر بالنسبة لاستعمال الهاتف النقال إذ عندما يكون السائق بعيدا عن المراقبة الأمنية و أراد أن يقوم بمكالمة هاتفية لا يوجد من يقف في وجهه ، و بوصوله إلى حاجز شرطة المرور سرعان ما يُعَدل سلوكه مخافة العقوبة فقط ، و بتجاوز شرطة المرور يعاود السائق استعمال الهاتف النقال أثناء السياقة ، أما قضية الوقاية المرورية و أخطار استعمال الهاتف النقال فهي بعيدة عن اهتماماته. و يزداد تجاهل قانون المرور و أخطار الطريق خصوصا ليلا أين تقل المراقبة الأمنية.

6 . عدم احترام قانون المرور في الليل:

. أثناء الليل نلاحظ نقصا في مراقبة شرطة المرور مقارنة بالنهار، كما يتميز السواق في الليل بعدم احترام إشارات المرور.

إنّ متابعة حركة المرور في الليل بينت أنّ المراقبة الأمنية لتطبيق قانون المرور تقل بشكل كبير عما هي عليه في النهار ، و كأن قانون المرور ساري المفعول في النهار فقط ، كما نلاحظ أن السواق في الليل عادة لا يلتزمون بقانون المرور و إشاراته ، فهي فرصة ثمينة بالنسبة إليهم للتخلص من قيود قانون المرور و مَشَقة الالتزام به ، و يظهر هذا جليا في اعتماد سائقو الشاحنات السير ليلا قصد تفادي شرطة المرور ،فالسائقون حينها ينتهزون الفرص للتخلص من القيود التي يفرضها قانون المرور عن قصد و إصرار ، و هذا ما ستدعمه الملاحظات القادمة .

7 . القصد في مخالفة قانون المرور:

.قال شرطي مرور« الجزائري يتعمد عدم احترام قانون المرور و إشاراته».

. عدم احترام إشارة طريق ممنوع من طرف بعض السائقين و بحضور شرطة المرور.

. سواق لا يحترمون الإشارات التي تمنع التوقف.

. سواق لا يحترمون الإشارات المحدّدة للسرعة.

إنّ المتمعن لحركة المرور في بلادنا يدرك أنّ مستعملي الطريق يعملون على مخالفة قانون المرور فنجد منهم من يخالف قانون المرور بحضور شرطة المرور، فهو يعتبر نفسه غير معني بقانون المرور و كثيرا ما يتعمد مستعملو الطريق مخالفة إشارات المرور عن سبق إصرار و ترصد ، و يعتبرون ذلك شيئا إيجابيا و يحقق لهم إشباعا نفسيا من القيود التي يفرضها قانون المرور ، و مما سبق يمكننا أن نطرح التساؤل : كيف يفسّر مستعملو الطرق بنود قانون المرور ؟ تدفعنا الملاحظات القادمة إلى التمسك بذا التساؤل .

8 . التفسير السلبي لإجراءات قانون المرور:

. سواق حافلات يقولون للراكب الأمامي« ضع حزام الأمن، يوجد حاجز لشرطة المرور أمامنا».

. يقول بعض الأفراد « حزام الأمن مسألة شخصية و لا يوجد من يحرص على حياة الفرد أكثر من نفسه».

. قال جزائري « الالتزام بالممرات العلوية شيء متعب و يكلّف جهدا إضافيا».

. إقرار بعض السواق أنّ إجبارية الصيانة التقنية للمركبات هدفها الرئيسي هو تحصيل غرامة مالية و ليس شيء آخر.

. لا يتردد سواق في القول « إنّ ارتداء حزام الأمن يصعب عملية الإنقاذ في حالة وقوع حادث مرور»

إن تمعنا في الملاحظات السابقة نجد أنّ كثيرا ما يفسر مستعملو الطريق إجراءات قانون المرور بشكل سلبي، أي له آثار سلبية غير مرغوب فيها ، حيث يعتبرون حزام الأمن وسيلة تكبل الفرد و تضيق عليه بل أكثر من هذا تعيق عملية إنقاذه إن وقع له حادث مرور ، و هنا نرى كيف يفكر

بعض الأفراد في ما بعد وقوع الحادث قبل أن يفكروا في الوقاية منه ، و كذلك الأمر بالنسبة لإجبارية المراقبة التقنية للمركبات فهي في نظر البعض مجرد غرامة مالية تُفْرض على مالكي المركبات ، و يهملون الدور الوقائي لهذا السلوك ، و يمكن أن نثبت هنا أنّ هذه التفسيرات ما هي إلاّ آليات دفاعية يستعملها الأفراد بسبب إدراكهم بأنّ قانون المرور ما هو إلا إجراءات تقيّد حرية التصرف ، ثم إنّ الالتزام بما ليست له فائدة بالنسبة للبعض ،أي أن الالتزام بقانون المرور يتطلب جهدا ، إذا أدرك الفرد أن النتيجة إيجابية بالنسبة إليه يعتبر أنّ ذلك الالتزام بقانون المرور غير مُكلف لأن له فائدة و مردودية مقبولة، و إن أحسّ الفرد بالعكس يعتبر أنه يُهْدِر جهوده و طاقاته دون أن ينال فائدة تقنعه ، فحينها يعتبر أنّ قانون المرور ذو كلفة ذاتية ، أي أنّ الفرد يُضَحّي بجهود دون حصوله على مردود أو فائدة تقنعه من جراء الالتزام بقانون المرور.

1 . 4 . الملاحظات الميدانية المتعلقة بالإشكالية العامة:

1 . عدم التزام الأسر بتربية أبنائهم مروريا:

. بعض الأطفال يلعبون كرة القدم في وسط الطريق دون مبالاة بالأخطار المحتملة من جراء مرور المركبات، و نجد هذا السلوك منتشر بكثرة و في أماكن متعددة.

. سير الأطفال الصغار بمفردهم في الطريق أي بعبارة أخرى دون مرافقة .

. لعب بعض الأطفال بالدراجة في وسط الطريق العام الذي تكثر فيه حركة المرور.

. لا يتردد بعض الأولياء في قطع الطريق من مكان غير مخصص لعبور الراجلين و ذلك برفقة أبنائهم.

. لا يتردد بعض الأولياء في قطع الطريق السريع برفقة أبنائهم.

. يتعمد بعض الأولياء عدم مسك أبنائهم الصغار عند السير في الطريق.

. ركوب الأطفال في المقعد الأمامي مع أوليائهم.

. مرافقة أب لابنه القاصر أثناء قيادة هذا الأخير للمركبة بغية تدريبه فن القيادة.

. بعض الأطفال يخرجون رؤوسهم من نافذة المركبات عند سيرها و أمام أنظار الآباء.

تبين هذه الملاحظات أن الأُسَر لا تحرص على مد أبنائها بالسلوكات المرورية الآمنة في كيفية استعمال الطريق، حيث نجدهم غير مبالين بتصرفات أبنائهم الخطيرة عليهم و على غيرهم عند استعمال الطريق ، ثم يمكن أن نثبت أنّ الأولياء لا يعطون نموذجا سليما في استعمال الطريق

لأبنائهم، إذ يعملون على ارتكاب المخالفات المرورية و تكرارها عند اصطحاب أبنائهم ، هذه الملاحظات تقودنا إلى طرح التساؤل التالي : لماذا لا يُبدي الأفراد رغبة و استعدادا لتجسيد سلوكات مرورية آمنة ؟ و لماذا لا يتحكم الأفراد في سلوكاتم الاجتماعية عند استعمال الطريق؟ تدفعنا الملاحظات القادمة إلى الاحتفاظ بذا التساؤل.

2 . عدم التزام المؤسسات التربوية بتعليم التربية المرورية في **مقرراتا.**

. وحدة التربية المرورية مغيّبة من المقررات الدراسية بالنسبة لجميع مستويات التعليم.

.اندفاع التلاميذ نحو وسط الطريق مباشرة بعد خروجهم من المؤسسة التربوية و بشكل جماعي.

. يفضل تلاميذ المدارس السير في وسط الطريق مع ترك الرصيف شاغرا عند الذهاب و الرجوع من المدرسة بشكل يومي و متكرر.

. عدم استعمال بعض تلاميذ المدارس للممرات العلوية عند قطع الطريق رغم وجودها.

. قطع الطريق السريعة من طرف تلاميذ المدارس مع توفر الممرات العلوية.

تثبت هذه الملاحظة أن تدريس التربية المرورية مُغَيب في مؤسساتنا التربوية ، و هذا يثبت ما أشرنا إليه في الملاحظات السابقة ، إذ يمكن التأكيد أن الأفراد لا يتحكمون في سلوكهم الاجتماعي عند استعمال الطريق و لا يقومون بسلوكات مرورية آمنة ،لأنم لم يكتسبوا استعدادات مناسبة لاستعمال الطريق وفق شروطها ، فالإعداد النفسي الاجتماعي لمستعملي الطريق قضية غير مهتم با، و هنا يجدر بنا التساؤل التالي : بعد تنصل الأسر عن دورها في التربية المرورية و كذا المؤسسات التربوية ، هل تعمل مدارس تعليم السياقة على إعداد الأفراد نفسيا اجتماعيا لتعويض النقص المشار إليه في الملاحظات السابقة؟ يقودنا هذا التساؤل إلى الاحتفاظ به و نثبت أنّ التربية المرورية مغيبة كلية إلى جانب الإعداد النفسي الاجتماعي لمستعملي الطريق.

3 . عدم التزام مدارس تعليم السياقة بتعليم التربية المرورية للمترشحين لتعلم السياقة.

. قال شاب حصل على رخصة السياقة حديثا « يمتاز المدربون بعدم الجدية و اللامبالاة فما يهمهم سوى المال و تحقيق الأرباح».

. قال شاب « مدربو السياقة لا يحترمون المدة القانونية للتدرب على السياقة و يفضلون من لديهم معرفة بالسياقة من قبل كي لا يبذلوا جهدا كبيرا معهم».

. ما يلاحظ في مدارس تعليم السياقة هو عدم توفرها على أجهزة حديثة للتعليم السياقة ، فما نجد فيها سوى مصنفا لإشارات المرور.

. عدم وجود برنامج تعليمي واضح و دقيق يقدم للمترشح عند التحاقه بمدرسة تعليم السياقة.

. تعمد مدربي السياقة على تدريب المترشحين في مسالك خالية من الوضعيات المشابة لحركة المرور حقيقة.

. اعترف شاب أنّه يملك رخصة السياقة و لكنه لا يفقه شيئا في فن القيادة.

. بعض الأفراد يلجئون إلي أصدقائهم الذين لديهم خبرة في السياقة لتدريبهم فعليا على السياقة .

.قال شاب لصاحب مدرسة تعليم السياقة« أريد أن أتحصل على رخصة السياقة بطريقة مضمونة لأني أحسن السياقة فما يهمني سوى الوثيقة فقط».

حقيقة لا يمكن تغافلها ، إنّ مدارس تعليم السياقة لا تتم بتعليم السلوكات الآمنة للمترشحين و لا حتى بإعدادهم النفسي الاجتماعي لاستعمال الطريق حسب شروطها و ضمن ضوابط المصلحة العامة ، إذ يمكن أن نثبت بأنّ هذه المدارس أصبحت تكتسي طبيعة تجارية بحتة و لا يهمهم سوى تحقيق الربح الوفير ، و هم مدركون بأنهم يؤثرون على السلوك الاجتماعي عموما من خلال مد التمع بسواق يجهلون تماما أصول القيادة الآمنة التي تتطلبها حركة المرور بصفة عامة ، و هنا يطرح التساؤل التالي : هل المترشحون لتعلم السياقة يبدون استعدادا و رغبة لتعلم أصول القيادة الآمنة حقيقة؟ إنّ الملاحظات القادمة تدفعنا إلى الاحتفاظ بذا التساؤل إذ نثبت من خلالها أنّ المترشحين لا يهمهم سوى الوثيقة التي تمنح لهم حق السياقة قانونيا و أما التكوين يمثل قضية ثانوية للمترشحين لتعلم السياقة .

4 . عدم استعداد المترشحين لتعلم السياقة للالتزام ببنود قانون المرور:

. دخل مترشح لتعلم السياقة و قال لمدربه« لماذا لم تسجلني في القائمة لاجتياز الامتحان الخاص باشارات المرور غدا» و ردّ عليه المدرب قائلا « أنت لم تحضر إطلاقا لتلقي الدروس اللازمة في اشارات المرور».

. شباب يقولون« بإمكاننا الحصول على رخصة السياقة دون حضور الامتحانات الضرورية».

. قال صاحب مدرسة لتعليم السياقة « إنّ الشباب لا يحبذون تعلم إشارات المرور و لا يعيرونا اهتماما و ينسونا بكثرة».

. قال شباب بصدد التسجيل للحصول على رخصة السياقة« الطبيب لم يقم بفحصنا أبدا و قام مباشرة بالتأشير على الملف».

. شخص لديه مرض الصرع و لديه رخصة السياقة و يمارسها بصفة متكررة.

إنّ عدم الاهتمام بتعلم قانون المرور و إشاراته سلوك عادي بالنسبة لعدد من المترشحين لتعلم السياقة ، لهذا السلوك دلالة اجتماعية خطيرة مفادها أن الأفراد غير مستعدين لاستعمال الطريق حسب شروطها و تنظيماتا ، حيث أنّ هذه الأخيرة ما هي إلا وسائل أمنية لحماية مستعملي الطريق عموما ، و يمكن أن نثبت أن هذا السلوك مرتبط بالتربية المرورية التي يفترض أن تنمي الوعي المروري للفرد ، إذ تدفع هذه الملاحظات و الملاحظات القادمة إلى تقديم النظرة الآتية : إنّ عدم الاهتمام بتعليم السلوكات المرورية الآمنة للفرد تجعله غير مستعد نفسيا اجتماعيا لتجسيد ها أثناء استعماله للطريق.

5 . قيادة مركبات غير صالحة للسير:

. سواق يقودون مركبات بحيث زجاج الأضواء الأمامية فيها مكسر و في النهار.

. سواق يقودون مركبات خلفت وراءها دخانا كثيفا و الذي يمثل دليلا على نهاية مدة صلاحية المحرك.

. سواق يقودون مركبات تنعدم فيها الإشارات الضوئية الخلفية.

. سواق يقودون مركبات غير متوازنة في الأمام الشيء الذي يؤثر لا محالة على جاهزيتها.

تظهر الملاحظات السالفة الذكر أنّ سواقا غالبا ما يعملون على التنصل من بنود قانون المرور ، و هم مدركون لهذا السلوك و يقومون به عن وعي و إدراك ، غير مبالين بما قد يحدث لهم أو لغيرهم ، فهم مستعدون بل و مُصرّون على استعمال مركبات مهترئة تمثل خطرا على سائقيها و جميع مستعملي الطريق ، ثم يمكن أن نثبت أنّ هذا السلوك مقبول اجتماعيا حيث لا يشعر الفرد الذي يقوم بذا السلوك بالحرج أمام الآخرين و لا حتى يُنْبِذهم له، فاحترام الطريق كمرفق عام تقدم خدماتا للجميع ضمن ضوابط المصلحة العامة بعيد عن اهتمام عدد من السواق .

6 . عدم احترام عمومية الطريق:

. سواق يوقفون مركباتم في زوايا مفترق الطرق بشكل يعرقل دوران المركبات الأخرى.

. توقف مركبتين في اتجاهين متعاكسين في طريق مزدوج و تبادل أطراف الحديث بين السائقين.

. توقيف المركبة في وسط الطريق و ترك الأضواء المزدوجة مشتعلة.

تبين هذه الملاحظات أنّ سواقا لا يترددون في اعتبار أنّ الطريق شُيدت خصيصا لهم إذ لا يبالون بتصرفاتم التي تعيق الآخرين في استعمال الطريق ، فالسواق يعملون على عدم احترام خصائص الطريق و شروط استخدامها بأمان. من خلال هذه الملاحظات يمكننا طرح التساؤل التالي : ماهي نظرة الجزائري لدور المركبة في الحياة الاجتماعية ؟ تدفعنا الملاحظات الآتية إلى الاحتفاظ بذا التساؤل .

7 . نظرة الجزائري لماهية المركبة:

. قال جزائري « إنّ نوعية المركبة و قوتا تزيد من قيمة و احترام صاحبها».

. سواق يقودون مركباتم بيد واحدة على المقود و إخراج اليد الأخرى من نافذة المركبة.

إنّ اعتبار المركبة وسيلة للافتخار و التباهي و تحقيق النجاح في الحياة الاجتماعية يؤثر على السلوك الاجتماعي لمستعملي الطريق عموما ، و يمكن أن نثبت أنّ من لديه مركبة فخمة يحصل على التقدير و الاحترام تبعا لنوعية مركبته و حداثتها ، فالمركبة إذن ما هي إلا وسيلة لإثبات الذات و الدلالة على المكانة الاجتماعية لصاحبها و هذا انحراف عن ماهيتها الأصلية في أنا وسيلة نقل و تنقل لا غير . هذا ما يجعلنا نتساءل حول استعمال الخصائص التقنية للمركبات، خاصة

الإشارات الضوئية، التي تعد أداة اتصال فعّالة بين السواق أثناء السير في الطريق. تدفعنا الملاحظات القادمة إلى الاحتفاظ بذا التساؤل .

8 . عدم الالتزام بلغة الطريق(الإشارات الضوئية):

.سواق يقومون باستعمال إشارة الدوران إلى اليمين و في نهاية المطاف يدرون نحو اليسار.

. سواق يقومون بالدوران دون استعمال الإشارة.

. يستعمل بعض سواق وسائل المواصلات الإشارات الضوئية كأداة لتحذير بعضهم بعضا من وجود حواجز لشرطة المرور أثناء التلاقي في الطريق المزدوج.

تثبت هذه الملاحظات أنّ سواقا يتجاهلون استعمال الإشارات الضوئية حسب خصوصيتها ، و التي تعبر عن لغة يفهمها جميع مستخدمي الطريق، لكن بعض السواق واعون بدور هذه الإشارات الضوئية إلا أنهم لا يملكون الاستعداد النفسي الاجتماعي اللازم لتجسيدها ميدانيا ، فهم لا يملكون القدرة اللازمة لضبط سلوكهم الاجتماعي بما يضمن لهم السلامة و لغيرهم من مستعملي الطريق ، إذ يهملون دور الإشارات الضوئية للمركبات في تفادي حالات التصادم .

2 . تحليل نتـائـج الاستبيـان:

ملاحظة: عمدنا إلى جمع الفئات لكل فقرات الاستبيان، فجمعنا فئة موافق جدا مع موافق، و فئة معارض جدا مع معارض ، بغرض استخراج الدلالة الاجتماعية من نتائج الجداول ، و هذا ما نرجوه من استخدامنا للاستبيان . و يتم تحليل الاستبيان من خلال المحاور التي اشتمل عليها، و التي ترتبط بدورها بإشكالية البحث.

2 . 1 . المحور الثاني (الأسئلة المتعلقة بالإشكالية الجزئية الأولى) :

تدف أسئلة هذا المحور إلى الوقوف على آراء و اتجاهات أفراد مجموعة التحقيق إزاء بعض الأمور المتعلقة بالسياقة و السائقين ، خاصة مظاهر السياقة الخطيرة ، و كذا العوامل التي تدفع بالسواق إلى الجرأة و الاندفاع نحو الخطر .

الجدول رقم (01): توزيع أفراد مجموعة التحقيق بحسب استجاباتم حول قضية السرعة المحددة قانونا (سؤال رقم 22).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	06	16	08	32	38	100
النسبة المئوية	%06	%16	%08	%32	%38	%100

ما يمكن استخلاصه من نتائج الجدول الأول هو أنّ هناك نسبة عالية من المستجوبين (70%) يعتبرون أن السائق الجزائري لا يتقيد بحدود السرعة القانونية أثناء السير ، فهذا دليل واضح على ميل بعض السواق إلى الإفراط في السرعة ، و التي تقترن عادة بتجاهل أخطار الطريق و اعتبار السائق نفسه في منأى من الحوادث المرورية ، أو ترتبط بعوامل أخرى نبينها في الجداول اللاحقة . كما يظهر لنا من خلال نتائج الجدول أن نسبة (22%) من المستجوبين يميلون إلى تأكيد أنّ السواق عادة ما يحترمون السرعة المحددة في الطرق ، قد يعكس هذا رغبتهم فيما يجب أن يكون ، أما النسبة المتبقية (22%) فقد لزموا الحياد و كتمان آرائهم.

الجدول رقم (02): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم نحو قضية السّرعة عند السّائق تعني ربحا للوقت (سؤال رقم 23).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	34	40	10	10	06	100
النسبة المئوية	%34	%40	%10	%10	%06	%100

إنّ ما يمكن استخلاصه من نتائج الجدول الثاني هو أن (74%) من المستجوبين أكدوا على أن قضية ربح الوقت متعلقة بالإفراط في السرعة لدى السواق، فهناك نسبة عالية من السواق يؤثر عليها عامل ربح الوقت لتقوم باعتماد سرعة مفرطة و غير آمنة أثناء السير، و التهور و المخاطرة في استعمال الطريق ، و هذا ما سنبينه في الجدول اللاحق . أما نسبة (16%) من المستجوبين فقد رأوا أنّ عامل ربح الوقت لا يؤثر على الإفراط في السرعة لدى السواق، ربما يعطون أهمية أكبر لعوامل أخرى يرونا أكثر تأثيرا سنتحراها في الجداول اللاحقة ، و النسبة المتبقية منهم (10%) فضلوا الحياد و عدم الإدلاء بمواقفهم .

يتضح بتطبيق اختبار كآي تربيع على هذه النتائج أنّ هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) باعتبار أنّ القيمة المحسوبة تساوي إلى (9.92).

الجدول رقم (03): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب آرائهم حول قضية التهوّر و الاندفاع لدى السائق (سؤال رقم 24).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	38	42	05	10	05	100
النسبة المئوية	%38	%42	%05	%10	%05	%100

مرة أخرى تؤكد نتائج الجدول الثالث ما ذُكِر سابقا ، إذ نجد (80%) من المستجوبين أثبتوا أنّ السواق الجزائريين غالبا ما يقومون بسلوكات منافية لمبادئ الأمن المروري ، فهم بذلك يندفعون بإصرار للمخاطرة في الطريق ، و يستبعدون احتمالات الإصابة بالأذى عن أنفسهم ، و تدعم نتائج الجدول اللاحق هذه النظرة ، و بالمقابل نجد (15%) من المستجوبين قالوا بأنّ السائق

الجزائري لا يتميز بالتهور و الاندفاع نحو المخاطرة ، ربما يحاولون لفت الانتباه إلى وجود بعض السواق لا يتهورون في السياقة لا يجب تجاهلهم ، أما النسبة المتبقية (05%) فقد اختاروا موقفا وسطا بغرض الإفلات من الإجابة عن السؤال.

علما أنه بتطبيق كآي تربيع على هذه النتائج يتضح لنا وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.01) لأن القيمة المحسوبة ل :كآي تربيع تساوي (13.58).

الجدول رقم (04): توزيع أفراد مجموعة التّحقيق حسب استجاباتم نحو قضية المخاطرة لدى السواق (سؤال رقم 25).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	06	28	04	44	18	100
النسبة المئوية	%06	%28	%04	%44	%18	%100

تؤكد نتائج الجدول الرابع مرة أخرى أنّ السواق الجزائريين لا يعملون على تجنب المخاطر أثناء استعمال الطريق ، بل على النقيض من ذلك ، يصر بعضهم على الجرأة و ركوب المخاطر و تجاهل أخطار ذلك على حياتم و حياة الآخرين من مستعملي الطريق ، و هذا ما أيده (62%) من المستجوبين ، هذا ما يرتبط ببعض العوامل سنوضحها في الجدول اللاحق ، و بالمقابل نجد (34%) منهم رأوا أنّ السائق الجزائري عادة ما يعمل على تجنب المخاطرة في الطريق وقد يعكس ذلك رغبتهم الشخصية فيما يجب أن يكون، أما النسبة المتبقية (04%) فقد لزموا الحياد بسبب عدم قدرتم على تغليب موقف على آخر .

الجدول رقم (05): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم حول قضية اعتبار السواق أنفسهم أقل تعرضا لحوادث المرور من غيرهم(سؤال رقم 26).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	30	46	10	08	06	100
النسبة المئوية	%30	%46	%10	%08	%06	%100

تزيد نتائج الجدول الخامس من تأكيد الاستنتاجات التي ظهرت من خلال تفحص الجداول السابقة حيث تؤكد نسبة (76%) من المستجوبين أنّ بعض السواق يعتبرون أنفسهم في منأى من الإصابة بمكروه ، و أنم شخصيا لا يمكنهم التورط في حادث مروري خطير، و قد يرتبط هذا الاعتقاد بخاصية أخرى سنبينها في الجدول اللاحق ، و هذا ما يرتبط بما ذكر آنفا حول الإفراط في السرعة و المخاطرة في استعمال الطريق ، بالمقابل نجد نسبة (14%) من المستجوبين رأوا أنّ السواق لا يعتبرون أنفسهم أقل تعرضا لحوادث المرور من غيرهم و إنما الرغبة اللاواعية في المخاطرة ، أما النسبة المتبقية (10%) فقد رأوا أنه لا يمكن تغليب جهة على أخرى لذلك فضلوا الوقوف على الحياد .

بتطبيق كآي تربيع على هذه النتائج يتضح لنا وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) باعتبار أنّ قيمة كآي تربيع المحسوبة تساوي(12.16).

الجدول رقم (06): توزيع أفراد مجموعة التحقيق وفق استجاباتم تجاه قضية إحساس السائق بالحصانة من الحوادث (سؤال رقم 27).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	25	45	10	06	14	100
النسبة المئوية	%25	%45	%10	%06	%14	%100

على العموم فإنّ ما يمكن استنتاجه من نتائج الجدول السادس يرتبط ارتباطا وثيقا بما جاء في الجدول السابق ، إذ يشعر بعض السواق بالحصانة من الحوادث و هم داخل مركباتم ، و كأنم محميون من أخطار الطريق و هذا ما أيده نسبة (70%) من المستجوبين ، فالمركبة هنا عند هؤلاء

بمثابة حصن منيع من الأخطار الخارجية مما يجر البعض إلى الشعور بأنّ احتمالات تعرضهم لحادث مروري ضئيلة جدا ، و حينها يفتح لهم باب الإفراط في السرعة و المخاطرة في الطريق ، و بالمقابل اتجهت نسبة (20%) من مجموعة التحقيق إلى القول بأنّ الإحساس بالحصانة من الحوادث المرورية لا يُعَد من شِيَمِ السواق الجزائريين ، ربما لمحاولة هؤلاء إعطاء الانطباع بأنهم غير معنيين بهذه القضية ، أمّا النسبة المتبقية (10%) فقد اختاروا التهرب من إبداء آرائهم باتخاذهم موقف الحياد.

يظهر تطبيق كآي تربيع على هذه النتائج أنّ لهذه الفروق دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) باعتبار قيمة كآي تربيع المحسوبة تقدر بـ (9.82).

الجدول رقم (07): توزيع أفراد مجموعة التحقيق وفق آرائهم تجاه قضية إفراط السائق في السرعة لاعتقاده أنه بإمكانه مواجهة و تفادي أخطار الطريق المحتملة (سؤال رقم 28).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	20	50	06	14	10	100
النسبة المئوية	%20	%50	%06	%14	%10	%100

تميل إجابات أفراد مجموعة التحقيق في الجدول السابع إلى تأكيد خاصية متعلقة بما جاء في الجدول الأول ، مفادها : كلما أفرط السائق في السرعة زاد اغتراره بقدراته في السياقة ، و اقتنع بقدرته على مواجهة أخطار الطريق المحتملة الوقوع ، و أثر ذلك على سياقته بصفة عامة ، خصوصا في ما يتعلق بالإفراط في السرعة ، و هذا ما أيده نسبة(70%) من المستجوبين ، و بالمقابل نجد ما نسبته (24%) من مجموعة التحقيق أبدوا معارضة بشأن اقتران الإفراط في السرعة بإمكانية مواجهة و تفادي أخطار الطريق ، قد يرجعونا لعوامل أخرى تتعلق بالازدحام المروري و عوامل أخرى تتعلق بمزاج السائق ، أما النسبة المتبقية (06%) فاختاروا الحياد قصد التهرب من الإجابة.

بتطبيق كآي تربيع على هذه النتائج نجد أن لهذه الفروق دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) بالنظر إلى قيمة كآي تربيع المحسوبة و المقدرة بـ (12.32).

الجدول رقم (08): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حول قضية التجاوز الخطير بسبب التقليل من احتمالات التعرض لحادث مروري (سؤال رقم 29).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	21	45	08	20	06	100
النسبة المئوية	%21	%45	%8	%20	%06	%100

مرة أخرى يظهر لنا من خلال الجدول الثامن ما يدعم ما ذُكِر في الجدول الثالث ، إذ نجد نسبة (66%) من المستجوبين أيدوا بأنّ غالبا ما يقوم السواق بتجاوزات خطيرة و هم مقتنعون باستحالة إصابتهم بحادث مروري خطير ، بينما نجد نسبة (26%) منهم عارضوا هذه الفكرة ربما محاولة منهم لتقديم النظرة المقبولة إجتماعيا ، أما النسبة المتبقية (08%) فقد لزموا الحياد لعدم قدرتم على تغليب جهة على أخرى .

بتطبيق كآي تربيع على هذه النتائج يتضح لنا أنّ لهذه الفروق دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) بالنظر إلى قيمة كآي تربيع المحسوبة و المقدّرة بـ (9.66).

الجدول رقم (09): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب رأيهم حول قضية احترام السواق لمسافة الأمان (سؤال رقم 30).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	20	60	06	08	06	100
النسبة المئوية	%20	%60	%06	%08	%06	%100

إنّ ما يمكن استنتاجه من الجدول التاسع هو أن نسبة (80%) من المستجوبين مدركون لخطورة و انتشار ظاهرة عدم احترام مسافة الأمان من طرف السواق ، و يربطونا بتجاهل أخطار هذا السلوك و التقليل من شأنه ، و هذا ما يدعم ما جاء في الجدول الثالث ، و بالمقابل نجد نسبة (14%) من المستجوبين عارضوا الرأي الذي سبق ذكره، قد يرمون من إجاباتم إلى القول بأنم ضد هذا السلوك و لا يقومون به فعلا ، أما النسبة المتبقية منهم (06%) فضلوا موقفا وسطا يتيح لهم كتمان اتجاهاتم .

بتطبيق كاي تربيع على هذه النتائج يتبين لنا أنّ هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عالية عند مستوى (0.01) لان قيمة كاي تربيع المحسوبة تساوي إلى (21.36).

الجدول رقم (10): توزيع أفراد مجموعة التحقيق وفق آرائهم في قضية تجاهل السائق لمخاطر استعمال الهاتف النقال (سؤال رقم 31).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	30	34	06	24	06	100
النسبة المئوية	%30	%34	%06	%24	%06	%100

تتركز إجابات الأفراد في الجدول العاشر حول التهور و الاندفاع نحو المخاطرة لدى السائق ، و هذا ما يدعم ما جاء في الجدول الثالث و كذا الجدول الخامس ، وكما يتضح من الجدول فإنّ نسبة (64%) من المستجوبين على علم و إدراك بمدى انتشار ظاهرة استعمال الهاتف النقال أثناء السياقة ، فالسائق الجزائري لا يكترث بما قد يصيبه من أضرار جراء استعمال الهاتف النقال ، و قد يصل الأمر إلى غاية مفارقة الحياة ، و بالمقابل نجد نسبة (30%) منهم رأوا أنّ السواق لا يتجاهلون مخاطر استعمال الهاتف النقال أثناء السياقة فحسب ، فهم يرون أنّ هذا السلوك يتم بإصرار و عن قصد ، و رغبة في مواجهة الخطر ، أما النسبة المتبقية (06%) فقد فضلوا عدم الميل لا إلى الموافقة و لا إلى معارضة هذا الرأي .

الجدول رقم (11): توزيع أفراد مجموعة التحقيق وفق استجاباتم حول قضية اعتبار حوادث المرور مقدرة (سؤال رقم 32).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	48	24	14	08	06	100
النسبة المئوية	%48	%24	%14	%08	%06	%100

تدور نتائج الجدول الحادي عشر حول مدى تأثير مبدأ هام يستعمله مرتكبو الحوادث المرورية بغرض الاستمرار في ركوب المخاطر و تبرير ذمتهم من وقوع الحوادث ، و القيام بسلوكات مرورية غير آمنة ، يتمثل هذا المبدأ في أنّ كل حوادث المرور مقدّرة و الفرد لا يملك أي قدرة على

تفاديها ، و مُرْتَكِب الحادث فُرِضَ عليه ارتكاب الحادث ، و هذا ما بينته إجابات الأفراد ، إذ نستشف من خلالها أنّ نسبة (72%) من المستجوبين يؤكدون بأنّ هذا السلوك منتشر في حياتنا الاجتماعية ، و يؤثر فعلا على سلوك السياقة ، و هذا ما سنبينه في الجداول اللاحقة ، زيادة على ذلك ترتبط نتائج هذا الجدول بما ذكر سابقا في الجدول الثالث و الخامس و السادس ، و مُلخص هذا الارتباط أنّ السائق يعتبر في قرارة نفسه أن الفائدة غير مُقنعة عند الالتزام بالسلوكات الوقاية طالما أن الحادث مُقَدر ، و مهما فعلنا فلا يمكن تجنبه ، و بالمقابل هناك نسبة (14%) من المستجوبين قالوا بأنّ مرتكبي الحوادث لا تتردد على ألسنتهم مقولة : إنّ الحادث مقدر ،قد يرجع ذلك لفهم البعض بأن الحادث مقدر و لا ينبغي الخوض في هذا الأمر ، و نسبة مماثلة (14%) منهم آثروا الاحتفاظ بآرائهم تجاه هذه القضية .

يتضح لنا بتطبيق كآي تربيع على هذه النتائج أنّ لهذه الفروق دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) ، قيمة كا^2 المحسوبة هي (11.76).

الجدول رقم (12): توزيع أفراد مجموعة التحقيق بحسب اتجاهاتم نحو قضية شعور السائق بالمسؤولية عند ارتكابه لحادث مروري (سؤال رقم 33).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	14	20	08	48	10	100
النسبة المئوية	%14	%20	%08	%48	%10	%100

من خلال نتائج الجدول الثاني عشر يمكن القول أنّ مرتكبي الحوادث المرورية عادة لا يتحملون مسؤولياتم بل يرجعون ذلك إلى صفة القدرية ، هذا ما أيده(58%) من المستجوبين ، و تدعم هذه النتيجة ما جاء في الجدول الحادي عشر ، و بالمقابل هناك نسبة (34%) من المستجوبين رأوا أنّ مرتكبي الحوادث يتحملون مسؤولياتم و يدركون ما قاموا به إلاّ أنّ وقوع الحادث خارج عن نطاق إرادتم و لا يمكنهم تحمل المسؤولية، أما النسبة المتبقية (08%) فضلوا الحياد و كتمان اتجاهاتم.

بتطبيق كا^2 على هذه النتائج نجد أنّ هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) ، قيمة كا^2 المحسوبة (10.64).

الجدول رقم (13): توزيع أفراد مجموعة التحقيق بالنسبة إلى استجاباتم فيما يخص قضية اعتبار حوادث المرور مقدّرة يجعل الفرد يتجاهل السلوكات الوقائية (سؤال رقم 34).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	06	46	08	20	20	100
النسبة المئوية	%06	%46	%08	%20	%20	%100

من خلال نتائج الجدول الثالث عشر نستنتج أنّ هناك تشتت في إجابات الأفراد ، و رغم هذا التشتت و الاختلاف السائد بينهم ، فإنا تميل إلى تأكيد ما ظهر في الجدول الثالث و الجدولين السابقين ، إذ نجد أكبر نسبة (52%) من المستجوبين أيدوا بأنّ اعتبار حوادث المرور مقدرة يدفع السواق إلى المخاطرة و تجاهل السلوكات الوقائية أثناء السياقة ، و بالمقابل نجد نسبة (40%) من المستجوبين رأوا بأنّ المخاطرة في الطريق لدى السواق لا تتعلق بقضية قدرية حوادث المرور، و إنما ترجع لحالات مزاجية متعلقة بالسواق ، أما النسبة المتبقية (08%) فقد لزموا الحياد نتيجة عدم استطاعتهم تحديد موقف واضح.

بتطبيق كا^2 نجد أن هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) أما قيمة كا^2 المحسوبة فهي(10.16).

2 . 2 . المحور الثالث (الأسئلة المتعلقة بالإشكالية الجزئية الثانية) :

نتوخى من خلال الأسئلة المطروحة في هذا المحور التعرف على مواقف أفراد مجموعة التحقيق حول بعض القضايا المتعلقة بسلوك التهور و المخاطرة و دوافعه لدى المشاة.

الجدول رقم (14): توزيع أفراد مجموعة التحقيق وفق اتجاهاتم تجاه قضية التزام المشاة بسلوكات وقائية و آمنة عند استعمال الطريق (سؤال رقم 35).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	06	18	10	36	30	100
النسبة المئوية	%06	%18	%10	%36	%30	%100

إنّ ما يمكن استخلاصه من نتائج الجدول الرابع عشر هو ميل المستجوبين إلى تأكيد قضية هامة متعلقة بالمشاة مفادها : أنّ المشاة غالبا ما يقومون بسلوكات منافية لمبادئ الأمن المروري عند استعمالهم الطريق ، و هذا ما تبرزه نتائج الجدول الرابع عشر ، حيث بينت أنّ نسبة (66%) من المستجوبين أكدوا ما ذكرناه سابقا، و هذا ما ستبينه نتائج الجداول اللاحقة ، فهم بذلك واعون بالسلوكات الخطيرة الصادرة عن المشاة و المهدّدة للأمن المروري ، و بالمقابل نجد نسبة (24%) من المستجوبين أيدوا بأنّ المشاة غالبا ما يلتزمون بالسلوكات الآمنة في استعمال الطريق ، قد يقصدون النموذج السليم الذي يجب أن يكون، أما النسبة المتبقية (10%) وقفوا على الحياد ربما لعدم اهتمامهم بالقضية المطروحة في السؤال .

الجدول رقم (15): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب آرائهم فيما يخصّ قضية التزام المشاة باستعمال الرّصيف (سؤال رقم 36).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	08	14	06	45	27	100
النسبة المئوية	%08	%14	%06	%45	%27	%100

ما يمكن استنتاجه من نتائج الجدول الخامس عشر هو أنّ نسبة (72%) من المستجوبين أكدوا أنّ المشاة في العادة لا يلتزمون باستعمال الرصيف ، باعتباره المسلك الآمن لهم ، و هذا ما يدعم ما جاء في الجدول الرابع عشر ، و بالمقابل نجد (22%) منهم رأوا بأنّ المشاة متمسكون باستعمال الرصيف أثناء تنقلاتم قد يعكس ذلك حالة سلوكاتم الشخصية أو ما يجب أن يكون في الواقع ، أما النسبة المتبقية (06%) فضلوا عدم الميل إلى أي جهة حول مضمون هذا السؤال .

بتطبيق كآي تربيع على هذه النتائج نجد أنّ هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) حيث قيمة كا^2 المحسوبة هي (10.5).

الجدول رقم (16): توزيع أفراد مجموعة التحقيق وفق استجاباتم تجاه قضية تجنب المشاة السّير في وسط الطريق (سؤال رقم 37).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	12	12	12	42	26	100
النسبة المئوية	%12	%10	%10	%42	%26	%100

تتمحور إجابات الأفراد المبينة في الجدول السادس عشر حول إبداء رأيهم فيما يخص استعمال المشاة لوسط الطريق ، حيث أظهرت النتائج أنّ نسبة (68%) من المستجوبين أكدوا بأنّ المشاة لا يعملون على تجنب السير في وسط الطريق ، أي بعبارة أخرى يقصدون المخاطرة و يُصرّون على ذلك و يعتبرون أنفسهم في منأى عن الإصابة بالأذى جراء حادث مروري ، و هذا ما يدعم ما جاء في الجدول الرابع عشر و الخامس عشر ، و بالمقابل نجد نسبة (22%) من المستجوبين رأوا أنّ المشاة يقومون فعلا بتجنب السير في وسط الطريق ، ربما يرجع ذلك لاعتبارهم أنه في

كثير من الأحيان يُطرَد المشاة من الرصيف إلى وسط الطريق نتيجة احتلاله من أطراف متعددة مثل: التجار ، أصحاب المركبات ، .....الخ ، أما النسبة المتبقية (10%) منهم فقد رأوا أنّ المشاة في هذه القضية متفرقون و مختلفون بحيث لا يمكن تغليب جهة على أخرى .

الجدول رقم (17): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب آرائهم حول قضية التزام المشاة بالممرات العلويّة في حالة وجودها (سؤال رقم 38).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	المجموع
التكرارات	08	10	06	42	34	100
النسبة المئوية	%08	%10	%06	%42	%34	%100

مرة أخرى تدعم نتائج الجدول السابع عشر ما جاء في الجدول الرابع عشر ، حول كون المشاة لا يلتزمون بسلوكات وقائية و آمنة عند استعمالهم الطريق ، بل على العكس من ذلك يصرّون على ركوب المخاطر و يتجاهلون احتمالات التعرض لحادث مروري قد يفقدون حياتم على إثره ، و في هذا المنحى دلّت هذه النتائج على أنّ نسبة (76%) من المستجوبين قالوا أنّ المشاة لا يلتزمون باستعمال الممرات العلوية في حالة وجودها ، فهم بذلك واعون بمدى خطورة هذا السلوك المنتشر على نطاق واسع لدى مختلف شرائح التمع الجزائري ، و بالمقابل هناك نسبة (18%) من المستجوبين رأوا أنّ المشاة يتمسكون باستعمال الممرات العلوية في حالة وجودها ، ربما يعكس ذلك آمالهم فيما يجب أن يكون أو محاولة منهم القول بأنم يحترمون الممرات العلوية ، أما النسبة المتبقية (06%) منهم قالوا بأنّ هذا التصرف موجود عند البعض و منعدم عند البعض الآخر فلذلك اختاروا الحياد .

يظهر تطبيق كا^2 على هذه النتائج أنّ هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) باعتبار أنّ قيمة كا^2 المحسوبة هي (11.2).

الجدول رقم (18): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم فيما يخصّ قضية قطع المشاة للطريق السّريعة مع توفر الممرات العلويّة (سؤال رقم 39).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	38	44	04	14	00	100
النسبة المئوية	%38	%44	%04	%14	00	%100

تبين إجابات الأفراد مدى تورط المشاة في سلوكات خطيرة عند تجنبهم استعمال الممرات العلوية و يزداد الأمر خطورة في الطرق السريعة ، هذا ما أثبتته نتائج الجدول الثامن عشر ، حيث نستشف من خلالها أنّ نسبة (82%) من المستجوبين أصرّوا على أنّ المشاة يعمدون إلى المازفة بقطع الطريق السريعة دون استعمال الممرات العلوية ، فالأمر هنا يعبر عن تجاهل للخطر الموضوعي، و اعتبار بعض المشاة أنفسهم غير قابلين للتورط في حادث مروري ، و هذا يدعم ما ظهر من خلال تحليل الجدول الرابع عشر و الجدول السابق ، و في مقابل هذا نجد نسبة (14%) من المستجوبين رأوا أنّ قطع الطريق السريعة يتم من خلال الممرات العلوية في حالة وجودها ، فهم يرمون إلى إبراز عامل مهم و المتمثل في عدم ملاءمة بعض الممرات العلوية الموضوعة في الطرق السريعة لاحتياجات الأفراد ، أو انعدامها في بعض الأماكن ، أما النسبة المتبقية (04%) فقد فضلوا الحياد و عدم الميل إلى أي جهة .

الجدول رقم (19): توزيع أفراد مجموعة التحقيق وفق استجاباتم فيما يتعلق بـ قضية استعمال المشاة للأنفاق و المحوّلات أثناء تنقلاتم (سؤال رقم 40).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	08	44	14	22	12	100
النسبة المئوية	%08	%44	%14	%22	%12	%100

رغم التشتت و الاختلاف الملاحظ على إجابات المستجوبين ، إلا أنا نميل إلى تغليب فكرة مفادها أنّ المشاة يستعملون الأنفاق المخصصة للمركبات و كذا المحولات ،حيث لا تتوفر هذه الأخيرة في الغالب على أرصفة مهيأة للمشاة ، مما يعني أنّ استعمال المشاة لهذه المستجدات الحديثة على

الطرق فيه خطر على حياتم ، غير أنه نتيجة لاستبعاد بعض المشاة الخطر عن أنفسهم شخصيا و اعتبار أنفسهم غير قابلين للإصابة بحادث مرور، يجعلهم يتورطون في هذه السلوكات الخطيرة ، و هذا ما أثبته (52%) من المستجوبين ، و من جهة أخرى تدعم هذه الإجابات ما جاء في الجدول الرابع عشر ، و بالمقابل نجد نسبة (33%) منهم رأوا أنه نادرا ما نرى المشاة يقتحمون الأنفاق و المحولات المخصصة للمركبات ، و أنّ هذا السلوك شاذ و لا يمكن تعميمه، أمّا النسبة المتبقية (14%) منهم قالوا أنّ هذا الرأي يمكن مساندته و في نفس الوقت يمكن معارضته لذلك فضلوا الحياد.

الجدول رقم (20): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم نحو قضية التزام المشاة بالحذر و اليقظة عند عبور الطريق (سؤال رقم 41).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	12	18	08	42	20	100
النسبة المئوية	%12	%18	%08	%42	%20	%100

تميل نسبة كبيرة من المستجوبين (62%) إلى تأكيد أنّ المشاة ليس لديهم استعدادا لتوخي الحذر و أخذ الاحتياطات اللازمة عند عبور الطريق ، فالأخطار بالنسبة إليهم لا يمكن أن تطالهم و لا أن تصيبهم بأذى ، و هذا ما يدعم ما جاء في الجدول الرابع عشر حيث تبين لنا من خلاله أنّ المشاة لا يلتزمون بسلوكات وقائية و آمنة أثناء السير في الطريق ، و بالمقابل نجد نسبة (40%) من المستجوبين أيدوا بأنّ المشاة يتحرّون فعلا المخاطر قبل قطع الطريق ، ربما يعبرون عما يجب أن يكون ، أو أنّ رأيهم مبني على سلوكات قليلة أو معايير ذاتية متعلقة بم ، أما النسبة المتبقية(08%) فاعتبروا أنّ كلا النمطين من السلوك منتشر في واقعنا المعيش و بنفس درجة التأثير و عليه لا يمكن تغليب نمط على آخر .

الجدول رقم (21): توزيع أفراد مجموعة التحقيق وفق استجاباتم حول قضية تجاهل المشاة لأخطار الطريق (سؤال رقم 42).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	المجموع
التكرارات	14	54	12	12	08	100
النسبة المئوية	%14	%54	%12	%12	%08	%100

تبين آراء المستجوبين في الجدول الحادي و العشرين مدى تأثير عامل مهم في توريط المشاة في حوادث مرورية ، ألا و هو تجاهل أخطار الطريق و التقدير بأنا بعيدة عنهم شخصيا ، إذ نجد نسبة (68%) من مجموعة التحقيق أيدوا بأنّ المشاة فعلا لا يعيرون أخطار الطريق اهتماما مستحقا ، بل أكثر من هذا يحسون بأنم محصنين من الحوادث و هذا ما يرتبط ارتباطا وثيقا بما جاء في الجداول السابقة ، بل يُعتبر دافعا لتبرير القيام بالسلوكات المنافية للأمن المروري، فبنظرة موضوعية يساهم هذا الاعتقاد في اقتحام الأخطار بجرأة كبيرة ، حيث أنّ الشخص الذي يعتقد أنه بعيد عن الخطر ، لا يقتنع بممارسة سلوكات وقائية تتطلب جهدا و مثابرة ، و بالمقابل نجد نسبة (20%) من المستجوبين قالوا أنّ المشاة يتحرون أخطار الطريق و لا يستبعدونا عن أنفسهم ، قد يرجع ذلك لخصائص ذاتية لدى هؤلاء ، كتعبيرهم عن رأيهم الشخصي دون إسقاطه على ما هو حاصل في الوقع الاجتماعي ، أما النسبة المتبقية (12%) فقد لزموا الحياد في هذه القضية ، و قد يعود ذلك لتهرب هؤلاء من إبداء آرائهم لدوافع ذاتية ، و هذا التعليل قد ينطبق على كل المستجوبين الذين اتخذوا من الحياد منفذا للتهرب من إظهار اتجاهاتم و أفكارهم التي قد تسبب لهم صراعا داخليا ، فإن ساند الفرد سلوكا غير آمن هذا يعني أنه اعترف بتجسيده هذا التصرف ، و العكس صحيح ، لذلك يؤثر هذا الإدراك على الإجابات التي يقدمها المستجوبون.

بتطبيق كآي تربيع على هذه النتائج نجد أنّ هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عالية عند مستوى (0.01) بالنظر إلى قيمة كا^2 المحسوبة (14.64).

الجدول رقم (22): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم نحو قضية استبعاد بعض المشاة احتمالات تعرضهم لحادث مروري عند قطعهم الطريق السريعة (سؤال رقم 43).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	18	49	10	14	09	100
النسبة المئوية	%18	%49	%10	%14	%09	%100

إنّ ما يمكن استنتاجه من خلال نتائج الجدول الثاني و العشرين أن نسبة (67%) من المستجوبين أكدوا على خاصية مهمة متعلقة بما جاء في الجدول الثامن عشر حول قطع الطرق السريعة ، إذ أن تقليل المشاة من احتمالات تعرضهم لحادث مروري خطير و قد يكون مميتا رغم الخطورة الحقيقية للوضعية ، يسهم في دفع المشاة المخاطرة مثل : قطع الطريق السريعة ، و يزداد هذا الاعتقاد بعدم القابلية للإصابة بالأذى كلما تكرر السلوك ، و هذه الفكرة سارية على المشاة و السواق معا ، و بالمقابل نجد نسبة (23%) من المستجوبين قالوا بأنّ استبعاد الخطر عن النفس لا يسهم في جعل بعض الأفراد يتجرؤون على قطع الطرق السريعة ، قد يرجع ذلك إلى عوامل أخرى منها عدم توفر الممرات العلوية ، أما النسبة المتبقية منهم (10%) فقد رأوا أنّ هذا الرأي يمكن تقبله و رفضه في آن واحد ، أو قد يعود إلى رغبة هؤلاء في التهرب من إبداء أرائهم كما ذُكِرَ سابقا .

يظهر تطبيق اختبار كآي تربيع على هذه النتائج أنّ هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) باعتبار أنّ قيمة كا^2 المحسوبة هي (11.02).

الجدول رقم (23): توزيع أفراد مجموعة التحقيق بحسب استجاباتهم نحو قضية احترام المشاة لممر الراجلين (سؤال رقم 44).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	06	18	06	44	26	100
النسبة المئوية	%06	%18	%06	%44	%26	%100

مرة أخرى تظهر نتائج الجدول الثالث و العشرين دعما لما توصلنا إليه في الجدول العشرين و الجدول الحادي و العشرين ، حيث نجد نسبة (70%) من المستجوبين أكدوا بأنّ المشاة لا يحترمون ممرات الراجلين عند عبور الطريق ، فهم واعون بأنّ المشاة يتجاهلون خطر هذا السلوك على حياتهم ، و يعتقدون أنّ عدم احترام ممرات الراجلين لا يمكن بأي حال من الأحوال أنّ يسبب لهم حادث مروري خطير ، و بالمقابل هناك نسبة (24%) من المستجوبين رأوا بأنّ المشاة غالبا ما يلتزمون بممرات الراجلين ، قد يعود ذلك لمحاولة هؤلاء إظهار ما يجب أن يكون في الواقع المعيش ، أما النسبة المتبقية منهم (06%) فقد فضلوا عدم إبداء أرائهم حول هذا السلوك .

يتضح من خلال تطبيق كا^2 على هذه النتائج أنّ هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) لأن كا^2 المحسوبة تساوي (10.08).

الجدول رقم (24): توزيع أفراد مجموعة التحقيق وفق استجاباتهم حول قضية شعور المشاة بالأمان من الحوادث عند سيرهم في وسط الطريق (سؤال رقم 45).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	06	40	14	34	06	100
النسبة المئوية	%06	%40	%14	%40	%06	%100

ما يمكن استنتاجه من الجدول الرابع و العشرين هو أنّ هناك تشتت و اختلاف في إجابات الأفراد حول قضية شعور المشاة بالأمان عند استعمالهم وسط الطريق ، فنجد نسبة (46%) من المستجوبين أيدوا الفكرة السابقة الذكر ، و اعتبروا أنّ الإحساس المسبق بالأمان من الحوادث من شأنه أن يدفع المشاة إلى وسط الطريق ، و هذا ما يزيد من تأكيد ما جاء في الجدول السادس عشر

و بالمقابل فإنّ نسبة (40%) من المستجوبين عارضوا الفكرة السابقة ، قد يعود ذلك لاعتبارهم أنّ المشاة في غالب الأحيان يضطرون إلى استعمال وسط الطريق باعتبار أنّ الرصيف يكون مشغولا عن آخره من طرف أشخاص آخرين ، أما النسبة المتبقية(14%) فقد فضلوا الحياد لاعتبارات سبق و أن أشرنا إليها في الجداول السابقة .

يتضح من خلال تطبيق كآي تربيع على هذه النتائج أنّ هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) ، كا^2 المحسوبة تساوي (10.24).

3 . المحور الرابع (الأسئلة المتعلقة بالإشكالية الجزئية الثالثة) :

تدف أسئلة هذا المحور إلى التعرف على اتجاهات و مواقف أفراد مجموعة التحقيق نحو بعض الأمور المتعلقة بقانون المرور و الامتثال لبنوده.

الجدول رقم (25): توزيع أفراد مجموعة التحقيق وفق اتجاهاتم حول قضية احترام الجزائري لشرطة المرور (سؤال رقم 46).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	16	24	14	36	10	100
النسبة المئوية	%16	%24	%14	%36	%10	%100

تظهر نتائج الجدول الخامس و العشرين أنّ هناك تشتت في إجابات الأفراد ، و على الرغم من هذا التشتت هناك ميل للتأكيد على أنّ مستعملي الطريق لا يحترمون شرطة المرور ، خاصة َتقَبل تطبيق العقوبات عليهم عند مخالفة قانون المرور ، و هذا ما أكده نسبة (46%) من المستجوبين ، إذ أكدوا على أن الجزائري لا يحترم شرطة المرور ، و سنبين هذا في الجداول اللاحقة . و بالمقابل نجد نسبة (40%) منهم رأوا أنّ الجزائريين عادة ما يحترمون رجال المرور ، ربما حاولوا تقديم نظرة منطقية حول هذه القضية، أما النسبة المتبقية (14%) منهم رأوا أنه من الأفضل عدم تغليب أي اتجاه على آخر .

الجدول رقم (26): توزيع أفراد مجموعة التحقيق بحسب استجاباتم نحو قضية احترام شرطة المرور لمستعملي الطريق (سؤال رقم 47).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	14	22	16	38	10	100
النسبة المئوية	%14	%22	%16	%38	%10	%100

ما يمكن استخلاصه من هذه النتائج هو أنّ هناك تشتت و اختلاف في إجابات أفراد مجموعة التحقيق ، فنجد نسبة (48%) من المستجوبين أيدوا أنّ شرطة المرور لا تحترم مستعملي الطريق ، قد يرجع ذلك إلى عوامل ذاتية متعلقة بالمستجوبين ، و قد يدل أيضا عما هو واقع في الميدان من تصرفات بعض شرطة المرور ، و بالمقابل هناك نسبة (36%) من المستجوبين قالوا بأنّ شرطة المرور تحترم مستعملي الطريق ، و أما الحالات الأخرى فهي شاذة و لا يمكن بناء اتجاه عليها ، أما النسبة المتبقية منهم (16%) فقد فضلوا كتمان أرائهم .

الجدول رقم (27): توزيع أفراد مجموعة التحقيق وفق استجاباتم نحو قضية عمل شرطة المرور على تيسير حركة المرور بفاعلية (سؤال رقم 48).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	08	26	20	40	06	100
النسبة المئوية	%08	%26	%20	%40	%06	%100

تعبر نتائج الجدول السابع و العشرين عن وجود اختلاف و تشتت في استجابات الأفراد ، و ما يمكن استنتاجه في هذا المقام أنّ نسبة (46%) من المستجوبين أكدوا على أنّ شرطة المرور لا تعمل على تيسير حركة المرور بفاعلية ، قد يعود ذلك لهشاشة العلاقة بين شرطة المرور و مستعملي الطريق ، كما تَبين من خلال تحليل الجدول الخامس و العشرين و الجدول السادس و العشرين ، و ربما يدل على تذمر مستعملي الطريق من الاختناق المروري الذي نعاني منه في مدننا الكبرى ، و يُرْجِعُون باللوم على شرطة المرور ، و بالمقابل هناك نسبة (34%) من المستجوبين قالوا أن شرطة المرور تعمل ما في وسعها لتيسير حركة المرور ، و أما المشاكل الناجمة

عن الازدحام فهي خارجة عن نطاق تحكمها ، أما النسبة المتبقية منهم (20%) فقد رأوا أنه لا يمكن تغليب جهة على أخرى فاختاروا الحياد.

الجدول رقم (28): توزيع أفراد مجموعة التحقيق بالنسبة إلى استجاباتم تجاه قضية العلاقة بين شرطة المرور و مستعملي الطريق (سؤال رقم 49).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	06	26	08	54	06	100
النسبة المئوية	%06	%26	%08	%54	%06	%100

نستنتج من خلال تحليل الجدول الثامن و العشرين أنّ نسبة (60%) من المستجوبين أكدوا على أنّ العلاقة بين شرطة المرور و مستعملي الطريق هشة و ليست إيجابية ، قد يعود ذلك إلى عوامل سنبينها في الجداول اللاحقة ، و بالمقابل نجد نسبة (32%) منهم أيدوا أن العلاقة بين شرطة المرور و مستعملي الطريق إيجابية و مثمرة ،قد يعود ذلك لقناعاتم الذاتية أو محاولة منهم تقديم وجهة نظرهم في ما يجب أن يكون و ليس ما هو واقع فعلا ، أما النسبة المتبقية (08%) فقد لزموا الحياد تجنبا للإجابة على السؤال.

يتضح لنا من خلال تطبيق كا^2 على هذه النتائج أن هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عالية عند مستوى (0.01) باعتبار أن كا^2 المحسوبة تساوي (17.28).

الجدول رقم (29): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم نحو قضية تطبيق قانون المرور بصرامة على جميع مستعملي الطريق دون استثناء (سؤال رقم 50).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	06	20	06	20	48	100
النسبة المئوية	%06	%20	%06	%20	%48	%100

تدعم نتائج الجدول التاسع و العشرين ما توصلنا إليه في الجداول السابقة ، إذ نجد نسبة (68%) من المستجوبين أكدوا على أنّ تطبيق قانون المرور في الواقع لا يتسم بالصرامة و العدل ، و هذا ما يفسر نتائج الجدول الخامس و العشرين و الجدول الثامن و العشرين ، و يرتبط بما سيأتي من الجداول اللاحقة ، و بالمقابل هناك نسبة (26%) من المستجوبين قالوا بأنّ تطبيق قانون المرور يتم بالصفة المطلوبة و بصرامة ، و قد يعكس هذا الواقع المعيش لهؤلاء أو يدل على رغبة هؤلاء في تقديم الإجابة المقبولة اجتماعيا ، أما النسبة المتبقية (06%) منهم فقد رأوا أنه من الأفضل عدم الخوض في تدعيم جهة على أخرى في هذه القضية .

بتطبيق كا^2 نجد أنّ هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) بالنظر إلى قيمة كا^2 المحسوبة و المقدرة بـ (11.76).

الجدول رقم (30): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم نحو قضية مخالفة الجزائري لقانون المرور كلما سمحت له الفرصة (سؤال رقم 51).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	56	16	08	12	08	100
النسبة المئوية	%56	%16	%08	%12	%08	%100

تدعم نتائج الجدول الثلاثين ما ذكر في تحليل الجدول الثامن و العشرين و الجدول التاسع و العشرين ، حيث نجد نسبة (72%) من المستجوبين أكدوا أنّ الجزائري يخالف قانون المرور كلما سمحت له الفرصة ، قد يعود ذلك لعوامل سنبينها في الجداول اللاحقة ، و بالمقابل هناك نسبة (20%) من المستجوبين رأوا بأن الجزائري لا يخالف قانون المرور كلما سمحت له الفرصة ،

قد تمثل هذه الإجابات قناعاتم في ما يجب أن يكون في الواقع ، أما النسبة المتبقية (08%) منهم فقد آثروا الحياد على إبداء مواقفهم .

يظهر تطبيق كا^2 على هذه النتائج أن هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عالية عند مستوى (0.01) ، كا^2 المحسوبة تساوي (16.64).

الجدول رقم (31): توزيع أفراد مجموعة التحقيق وفق استجاباتم تجاه قضية اعتبار الجزائري قانون المرور عبئا ثقيلا عليه (سؤال رقم 52).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	22	48	05	20	05	100
النسبة المئوية	%22	%48	%05	%20	%05	%100

إنّ ما يمكن استنتاجه من نتائج الجدول الحادي و الثلاثين هو أنّ نسبة كبيرة من المستجوبين (70%) أكدوا أن الجزائري يعتبر قانون المرور كإجراءات ثقيلة عليه ، أي بعبارة أخرى يستثقل تجسيدها على أرض الواقع ، ثم إنّ الالتزام با يجعله يشعر بالضيق و الانزعاج ،و هذا ما قد يفسر ما ذُكِرَ في الجدول الثلاثين بأنّ الجزائري يخالف قانون المرور كلما سمحت له الفرصة ، و تدعم الإجابات في الجداول الآتية ما ذكر آنفا ، و بالمقابل هناك نسبة (25%) من المستجوبين أبدوا رأيا مخالفا لما ذكر سلفا ، و قالوا أنّ الجزائري لا يستثقل إجراءات قانون المرور ، ربما يعود لعوامل ذاتية لدى هؤلاء ، أو محاولتهم إعطاء إجابة منطقية دون ربطها بالواقع الاجتماعي ، أما النسبة المتبقية (05%) فقد آثروا التهرب من الإجابة على السؤال باختيارهم لموقف الحياد .

يتضح لنا من خلال تطبيق كا^2 على هذه النتائج أن هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) ، كا^2 المحسوبة تساوي (12.38).

الجدول رقم (32) : توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتهم نحو قضية اعتبار الجزائري قانون المرور كإجراء يقيده من حرية التصرف (سؤال رقم 53).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	المجموع
التكرارات	20	52	07	11	10	100
النسبة المئوية	%20	%52	%07	%11	%10	%100

يمكن القول أنّ نتائج الجدول الثاني و الثلاثين ، تبين مدى تأثير إدراك الأفراد لقانون المرور على الالتزام به ، إذ تفيد النتائج أن نسبة (72%) من المستجوبين أيدوا أنّ الجزائري يعتبر قانون المرور كإجراءات تسلبه حرية التصرف عند استعمال الطريق ، و هذا ما سنبينه في الجداول اللاحقة ، و هذا ما يرتبط أيضا بما جاء في الجدول الثلاثين و الجدول الحادي و الثلاثين ، و بالمقابل نجد نسبة (21%) من المستجوبين رأوا أنّ الجزائري لا يعتبر قانون المرور كإجراءات تحد من حرية تصرفه ، قد يرجع ذلك لمحاولة هؤلاء بعث الانطباع بأنهم يمجدون قانون المرور و يحترمونه ، أو محاولة الإجابة بما يجب أن يكون ، أما النسبة المتبقية منهم (07%) رأوا أنه من الأفضل عدم الميل إلى جهة على حساب الأخرى.

بتطبيق كا^2 على هذه النتائج نجد أنّ هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عالية عند مستوى (0.01)

كا^2 المحسوبة تساوي (13.74).

الجدول رقم (33):توزيع أفراد مجموعة التحقيق وفق استجاباتم نحو قضية احترام الجزائري لإشارات المرور و قواعده في غياب مراقبة شرطة المرور (سؤال رقم 54).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	12	12	08	48	20	100
النسبة المئوية	%12	%12	%08	%48	%20	%100

تزيد إجابات الأفراد في الجدول الثالث و الثلاثين تدعيما و تأكيدا لما جاء في الجداول الثلاثين و الحادي و الثلاثين ، الثاني و الثلاثين ، فمن خلال النتائج المبينة أعلاه نستشف أنّ نسبة (68%) من المستجوبين أكدوا أنّ الجزائري لا يحترم إشارات المرور و قواعده في غياب شرطة المرور ، حيث يجد مستعملو الطريق هنا متنفسا للتحرر من التقيد الذي تفرضه شرطة المرور و الاستثقال الذي يفرضه الالتزام بقواعد المرور ، و بالمقابل هناك نسبة (24%) من المستجوبين أعطوا الانطباع بأنّ إشارات المرور و قواعد محترمة من طرف مستعملي الطريق و حتى في غياب شرطة المرور ، ربما لمحاولة هؤلاء تقديم النموذج السليم من خلال هذا السؤال ، أما النسبة المتبقية (08%) فقد اختاروا عدم الإفصاح عن اتجاهاتم و التزام الحياد .

يظهر تطبيق كا^2 على هذه النتائج أن هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) ، كا^2 المحسوبة تساوي (10.56).

الجدول رقم (34): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم تجاه قضية تطبيق عقوبة نزع رخصة السّياقة بصرامة و عدل على الجميع دون استثناء (سؤال رقم 55).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	08	12	10	12	58	100
النسبة المئوية	%08	%12	%10	%12	%58	%100

مرة أخرى تدعم نتائج الجدول الرابع و الثلاثين ما توصلنا إليه في الجدول الثامن و العشرين و الجدول التاسع و العشرين ، و ما يمكن استخلاصه هنا هو أنّ نسبة (70%) من المستجوبين أيدوا فكرة تطبيق عقوبة نزع رخصة السياقة التي لا تتم بعدل و صرامة ، و هذا ما يفسر تذمر

بعض السواق من أداء شرطة المرور ، و هذا ما يسهم أيضا في زعزعة العلاقة بين شرطة المرور و السواق و يجعلهم يعتقدون أنّ قانون المرور يضيق الخناق على البعض دون الآخر ، و هذا ما يضرب مصداقية قانون المرور في الصميم ، و بالمقابل هناك نسبة (20%) من المستجوبين قالوا أن أداء شرطة المرور في هذه القضية عادل و صارم ،و أمّا عدم تقبل البعض لهذه الإجراءات راجع لكونهم يرفضون الامتثال لقانون المرور ، أو يعود ذلك لمحاولة هؤلاء تقديم الانطباع المقبول اجتماعيا ، أمّا النسبة المتبقية منهم (10%) لزموا موقفا وسطا دون تدعيم اتجاه على حساب آخر.

بتطبيق كا^2 على هذه النتائج نجد أنّ هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عالية عند مستوى (0.01) كا^2 المحسوبة (18.16).

الجدول رقم (35): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتهم نحو قضية مخالفة بعض السواق قانون المرور بحضور شرطة المرور (سؤال رقم 56).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	المجموع
التكرارات	24	46	04	08	00	100
النسبة المئوية	%42	%46	%04	%08	00	%100

ما يمكن استخلاصه من نتائج الجدول الخامس و الثلاثين هو أنّ نسبة (88%) من المستجوبين أكدوا أن هناك من يخترق قانون المرور بحضور شرطة المرور ، و هذا ما يعكس التساهل و التسامح في تطبيق قانون المرور ، و قد يكون هذا الإختراق أحيانا من ذوي النفوذ أو من طرف الأشخاص الذين تربطهم علاقات اجتماعية مع شرطة المرور ، و هذا ما يجعل بعض الأفراد ينظرون نظرة مشوهة للمغزى الحقيقي من قانون المرور ، و على كل تدعم هذه الإجابات ما جاء في الجدول التاسع و العشرين و الجدول الثلاثين ، و بالمقابل هناك نسبة ضئيلة (08%) من المستجوبين رأوا أنّ السلوك المشار إليه في السؤال غير منتشر في حياتنا الاجتماعية ، ربما يُعْزَى ذلك لقناعات ذاتية لدى هؤلاء و يعتبرون أنّ هذا السلوك شاذ و لا يمكن تعميم حكم يستند إليه، أما النسبة المتبقية منهم (04%) فقد رأوا أنه من الأفضل كتمان آرائهم في هذا الموضوع .

الجدول رقم (36): توزيع أفراد مجموعة التحقيق وفق استجاباتم حول قضية احترام الجزائري لقانون المرور مخافة العقوبة (سؤال رقم 57).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	20	46	08	17	09	100
النسبة المئوية	%20	%46	%08	%17	%09	%100

تميل إجابات الجدول السادس و الثلاثين إلى تأكيد وجود نمط من السلوك يرتبط بما توصلنا إليه في الجدول الثلاثين و الجدول الحادي و الثلاثين و الجدول الثاني و الثلاثين ، ألا و هو الإلتزام بمبادئ قانون المرور لـرد الخوف من العقوبة فقط ، و هذا ما ذهب إليه (66%) من المستجوبين ، هذا ما يجعل بعض السواق ينتهكون حُرْمَة قانون المرور و الإنعتاق من إجراءاته عند غياب شرطة المرور ، و بالمقابل هناك نسبة (26%) من المستجوبين أيدوا أنّ الالتزام بقانون المرور لا يمكن أن يكون لـرد العقوبة فقط ، و إنما هو واجب للاستعمال الآمن للطريق ، أما النسبة المتبقية (08%) رأوا أنه لا يمكن تغليب نمط من السلوك على آخر، فاختاروا الحياد .

يتضح من خلال تطبيق كا^2 على هذه النتائج أنّ هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) ، كا^2 المحسوبة (9.5).

الجدول رقم (37): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب رأيهم في قضية التزام الجزائري بالصيانة التقنية لمركبته طواعية (سؤال رقم 58).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	06	18	14	38	24	100
النسبة المئوية	%06	%18	%14	%38	%24	%100

تتمحور نتائج الجدول السابع و الثلاثين حول قضية الصيانة التقنية للمركبات ، إذ أفاد المستجوبون بنسبة (62%) أنّ الجزائري لا يلتزم بالصيانة التقنية لمركبته تلقائيا و فحصها بشكل دوري قصد إصلاح الإختلالات التي تتعرض لها المركبة ، و هذا مبرر لأن التزام السواق بالصيانة التقنية لمركباتم مرتبط بصرامة شرطة المرور في تطبيق هذا البند من قانون المرور ، و بالمقابل نجد

نسبة (24%) من المستجوبين أعطوا الإنطباع بأنّ السواق يلتزمون بالصيانة التقنية لمركباتم طواعية ، ربما يعكس ذلك حالتهم الشخصية ، أو حاولوا تقديم الرأي السليم دون إسقاطه على الواقع ، أما النسبة المتبقية منهم (14%) أخذوا موقفا وسطا ، ربما يكون بدافع التهرب من الإبداء بآرائهم .

الجدول رقم (38): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم نحو قضية الجزائري له دراية كافية بقواعد المرور (سؤال رقم 59).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	10	10	14	50	16	100
النسبة المئوية	%10	%10	%14	%50	%16	%100

من خلال نتائج الجدول الثامن و الثلاثين نستشف أنّ نسبة (66%) من المستجوبين أكدوا أن الجزائري ليست لديه دراية كافية بقواعد المرور ، و هذا ما يؤثر على إدراكه لمغزى قانون المرور و دوره في الحياة الاجتماعية عموما ، من جهة ، و ترجمة بنوده ، من جهة أخرى ، و بشكل أدق كيف نطالب شخصا أن يلتزم بشيء يجهله !؟ ، و بالمقابل نجد نسبة (20%) من المستجوبين رأوا أنّ الجزائري يملك قدرا كافيا من المعلومات حول قانون المرور ، و لكنه يصر على الرمي با عرض الحائط عند استعماله الطريق ، أما النسبة المتبقية منهم (14%) قالوا أن هناك من يملك معلومات حول قانون المرور و هناك من يجهله.

يظهر تطبيق كا^2 على هذه النتائج أنّ هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) ، كا^2 المحسوبة تساوي (11.52).

الجدول رقم (39):توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم حول قضية الجزائري يحترم قانون المرور طواعية (سؤال رقم 60).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	08	12	10	46	24	100
النسبة المئوية	%08	%12	%10	%46	%24	%100

يظهر لنا من خلال نتائج الجدول التاسع و الثلاثين أنّ نسبة (70%) من المستجوبين أكدوا أنّ الجزائري لا يعمل على احترام قانون المرور طواعية ، و هذا ما سنوضحه في الجداول القادمة ، قد يعود ذلك لبعض العوامل ذكرناها في الجدول الثامن و العشرين ، الجدول التاسع و العشرين ، الجدول الحادي و الثلاثين و الجدول الثاني و الثلاثين ، و بالمقابل نجد نسبة (20%) منهم أعطوا الإنطباع بما يجب أن تكون عليه وضعية قانون المرور ، و هي الاحترام التلقائي لبنوده ، أما النسبة المتبقية (10%) فضلوا عدم الإفصاح عن اتجاهاتم فيما يخص هذه القضية .

بتطبيق كا^2 على هذه النتائج يتضح لنا أنّ هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) ، كا^2 المحسوبة (10).

الجدول رقم (40): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم فيما يخص قضية تفادي بعض السواق استعمال الهاتف النقال بمجرد الوصول إلى حاجز شرطة المرور (سؤال رقم 61).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	40	52	00	08	00	100
النسبة المئوية	%40	%52	00	%08	00	%100

حقيقة تدعم نتائج الجدول الأربعين ما ذكر في الجدول السابق ، إذ أفاد عدد كبير من المستجوبين(92%) أنّ هناك من يمتنع عن استعمال الهاتف النقال بمجرد الوصول إلى حاجز شرطة المرور فقط و بتجاوزه يعاود استعماله ، و هذا يعبر عن الانتشار الواسع لهذا النمط من السلوك لدى السواق ، و يدعم ما جاء في الجدول الثلاثين ، الحادي و الثلاثين و الجدول الثاني و الثلاثين و السادس و الثلاثين ، و بالمقابل نجد نسبة (08%) من المستجوبين رأوا أنّ هذا

النمط من السلوك غير شائع خاصة مع اعتماد المراقبة الأمنية المكثفة ، أو محاولة منهم تقديم الانطباع بأنهم لا يحبذون هذا السلوك الخطير .

الجدول رقم (41): توزيع أفراد مجموعة التحقيق بحسب استجاباتهم فيما يخص قضية التزام السواق بوضع حزام الأمن بحضور المراقبة الأمنية (سؤال رقم 62).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	50	42	00	08	00	100
النسبة المئوية	%50	%42	00	%08	00	%100

مرة أخرى تدعم نتائج الجدول الحادي و الأربعين ما ذُكِر في الجداول السابقة، خاصة الجدول الواحد و الثلاثين و الجدول الثاني و الثلاثين ، و ما نستنتجه من هذا الجدول أنّ نسبة (92%) من المستجوبين أكدوا أنّ التزام السواق بوضع حزام الأمن مَرَدُه في الأساس إلى توفر المراقبة الأمنية أي بعبارة أخرى إلى قوة المشرف على تطبيق قانون المرور ، و بالمقابل نجد نسبة (08%) من المستجوبين رأوا أن ارتداء حزام الأمن لا يقترن بالمراقبة الأمنية إذ هناك من يلتزم به طواعية و لا يمكن تجاهلهم .

2 . 4 . المحور الأول (الأسئلة المتعلقة بالإشكالية العامة) :

تدف أسئلة هذا المحور إلى معرفة آراء و اتجاهات أفراد مجموعة التحقيق إزاء بعض القضايا المتعلقة بالتربية المرورية و دورها في تنمية استعداد الأفراد لتجسيد السلوكات المرورية الآمنة .

الجدول رقم (42): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم نحو قضية عمل الأسرة على تزويد أبنائها بالسّلوكات الآمنة في استعمال الطريق بشكل كاف (سؤال رقم 01).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	16	33	05	32	14	100
النسبة المئوية	%16	%33	%05	%32	%14	%100

رغم التشتت و الاختلاف السائد بين أفراد مجموعة التحقيق ، يمكن القول أنّ نتائج الجدول الثاني و الأربعين تميل إلى التلميح بأنّ الأسرة الجزائرية تعمل على مَد أبنائها بالسلوكات المرورية الآمنة و ذلك ما أيده (49%) من المستجوبين ، ربما يرجع ذلك لإحساس هؤلاء بأنم مقصودون من السؤال ،و بالتالي يجب إعطاء الانطباع بأنم مؤهلون لاستعمال الطريق بأمان ، أو يقومون بواجباتم تجاه أبنائهم ، و على كلّ هذا ما سنتحراه في الجداول اللاحقة ، و بالمقابل نجد نسبة مقاربة (46%) من المستجوبين أكدوا أنّ الأسرة لا تتم بإعداد أبنائها مروريا ، و قد يرجع ذلك لما يلاحظه هؤلاء في حياتنا الاجتماعية ، أما النسبة المتبقية و المقدرة بـ (05%) آثروا الحياد باعتبار أن هناك من الأُسَر من تحرص على إكْسَاب أبنائها السلوكات المرورية الآمنة و هناك من لا يبالون بذا الجانب .

الجدول رقم (43): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم تجاه قضية تحذير الأبناء من مخاطر الطريق باستمرار(سؤال رقم 02).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	38	26	06	24	06	100
النسبة المئوية	%38	%26	%06	%24	%06	%100

تميل إجابات الجدول الثالث و الثلاثين إلى تأكيد عمل الأولياء على تحذير أبنائهم من مخاطر الطريق بشكل مستمر، و هذا ما أيده نسبة (64%) من المستجوبين ، قد يرجع ذلك لاعتبار البعض أنّ مجرد تنبيه الفرد عند خروجه من البيت يعد كافيا ، خاصة أطفال المدارس منهم ، و بالمقابل هناك نسبة (30%) من المستجوبين عارضوا ما ذُكِر آنفا ،و قالوا أن الأولياء لا يعملون على تحذير أبنائهم من مخاطر الطريق سوى بعض النصائح النادرة عند خروج الشخص من البيت ، أما النسبة المتبقية (06%) من المستجوبين فقد فضلوا كتمان اتجاهاتم تفاديا لتقديم موقف متحيز حسب اعتقادهم.

الجدول رقم (44): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم نحو قضية تقديم نماذج سليمة في كيفية استعمال الطريق للأبناء (سؤال رقم 03).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	14	28	06	46	06	100
النسبة المئوية	%14	%28	%06	%46	%06	%100

تبين نتائج الجدول الرابع و الأربعين أنّ نسبة (52%) من المستجوبين أكدوا أنّ الأولياء لا يحرصون على تقديم النموذج السليم في كيفية استعمال الطريق لأبنائهم ، فَتَرَاهُم في بعض الأحيان يقطعون الطريق من أي مكان ، يمشون في وسط الطريق ، عدم الالتزام بحزام الأمن ، استعمال الهاتف النقال ....الخ ، و بالمقابل نجد نسبة (42%) من المستجوبين رأوا أنّ الأولياء يحرصون على تعليم أبنائهم سلوكات مرورية آمنة ، ربما يعكسون واقعهم المعيش ، أو يحاولون تقديم صورة

إيجابية عن الأولياء بصفة عامة ، أما النسبة المتبقية (06%) من المستجوبين لزموا الحياد في هذه القضية .

يتضح بتطبيق كا^2 على هذه النتائج أنّ هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) ، كا^2 المحسوبة (11.68).

الجدول رقم (45):توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم نحو قضية التزام الأولياء بقواعد المرور عند اصطحاب أبنائهم (سؤال رقم 04).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	20	16	06	48	10	100
النسبة المئوية	%20	%16	%06	%48	%10	%100

تزيد نتائج الجدول الخامس و الأربعين تأكيد ما جاء في الجدول الرابع و الأربعين ، حيث أنّ نسبة (58%) من المستجوبين أيدوا بأنّ الأولياء لا يلتزمون بقواعد المرور عند اصطحاب أبنائهم ، حينئذ يصبح الأولياء يعلّمون أبناءهم نماذجا غير آمنة في استعمال الطريق ،عن طريق الملاحظة و الاقتداء التي يعتمدها الأبناء كطريقة للتعلم ، و بالمقابل هناك نسبة (36%) من المستجوبين قالوا بأنّ الأولياء عادة ما يلتزمون بقواعد المرور عند اصطحاب أبنائهم ، ربما لكون هؤلاء آباء و يدافعون عن أنفسهم ، أو ربما يعكسون ما يعايشونه ، أما النسبة المتبقية (06%) من المستجوبين فقد آثروا الحياد و عدم الميل إلى أي جهة ، أو تربوا من إبداء اتجاهاتم .

بتطبيق كا^2 على هذه النتائج نجد أنّ هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) ، كا^2 المحسوبة (10.96).

الجدول رقم (46):توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم قضية أهمية دور الأسرة في التقليل من حوادث المرور (سؤال رقم 05).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	66	12	12	10	00	100
النسبة المئوية	%66	%12	%12	%10	00	%100

ما يمكن استخلاصه من نتائج الجدول السادس و الأربعين هو أنّ هناك نسبة عالية (78%) من المستجوبين أكدوا على أهمية دور الأسرة في تحقيق الأمن المروري كونا البيئة الأولى التي تتكون فيها شخصية الفرد ، و يأخذ منها المبادئ الأساسية في استعمال الطريق ، بينما هناك نسبة (12%) من المستجوبين اختاروا الحياد تفاديا لتغليب جهة على أخرى ، و بالمقابل نجد نسبة (10%) رأوا أن الأسرة لا تستطيع بمفردها تأهيل الأفراد لاستعمال الطريق بالشكل المناسب ، و على هذا يجب تدخل مؤسسات أخرى لتدعيم مجهودات الأسرة ، و سنبين هذا الأمر في الجداول اللاحقة .

الجدول رقم (47):توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم حول قضية اعتماد وحدة التربية المرورية في البرامج التعليمية (سؤال رقم 06).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	35	15	00	00	00	100
النسبة المئوية	%70	%30	00	00	00	%100

من خلال نتائج الجدول السابع و الأربعين نستشف مباشرة أنّ كل المستجوبين أصرّوا على تأكيد ضرورة اعتماد وحدة التربية المرورية في البرامج التعليمية ، و ما نستخلصه من إجاباتم هو تغييب التربية المرورية من الأطوار التعليمية حتى أصبحت ضرورة مُلِحة ، و تغييبها يتسبب في مشاكل مرورية عديدة لدى الناشئة .

الجدول رقم (48):توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم نحو قضية التزام تلاميذ المدارس بسلوكات مرورية آمنة عند استعمال الطريق (سؤال رقم 07).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	18	28	10	38	06	100
النسبة المئوية	%18	%28	%10	%38	%06	%100

إنّ ما يمكن استنتاجه من نتائج الجدول الثامن و الأربعين هو أنّ هناك تشتت و اختلاف كبير بين المستجوبين فنجد نسبة(46%) منهم ، أكدوا أنّ تلاميذ المدارس يتحلون بسلوكات آمنة عند استعمال الطريق ، ربما يحاولون تقديم الإجابة المقبولة اجتماعيا ، أو بعبارة أخرى يريدون تقديم الجواب المنطقي و السليم ، و بالمقابل نجد نسبة (44%) من المستجوبين عارضوا ما ذكر سابقا ، فهم على علم بتصرفات التلاميذ في الطريق أثناء تنقلاتم اليومية ، و التي تنم عن فقدان التربية المرورية في الأسرة و المدرسة على السواء ، أما النسبة المتبقية (10%) فضلوا عدم الخوض في تدعيم أي جهة على حساب الأخرى .

الجدول رقم (49):توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم حول قضية البرنامج التعليمي لمدارس تعليم السياقة (سؤال رقم 08).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	14	20	08	28	30	100
النسبة المئوية	%14	%20	%08	%28	%30	%100

يظهر من معطيات الجدول التاسع و الأربعين أنّ نسبة (58%) من المستجوبين أكدوا أنّ مدارس تعليم السياقة لا تتوفر على برنامج تعليمي واضح و إجباري بالنسبة للمترشحين لتعلم السياقة ، فهذا يدل على أنّ بعض مدارس تعليم السياقة لا تتم بالتكوين ، و لا بإعداد سائقين واعين ، و هذا ما سَنَتَحَراه في الجداول الآتية ، و بالمقابل نجد نسبة (34%) من المستجوبين قالوا بأنّ مدارس تعليم السياقة تتوفر على برامج تعليمية واضحة لابد أن يمر عليها المترشح ، قد يعكس هذا تجربتهم الشخصية في تعلم السياقة ، أو يحاولون تقديم النموذج الذي يجب أن تكون عليه مدارس

تعليم السياقة ، أما النسبة المتبقية منهم (08%) فضلوا الحياد ، ربما محاولة منهم للتهرب من الإجابة و إبداء مواقفهم .

الجدول رقم (50):توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم حول قضية مدارس تعليم السياقة و زيادة الوعي المروري للأفراد (سؤال رقم 09).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	12	28	06	44	10	100
النسبة المئوية	%12	%28	%06	%44	%10	%100

تزيد إجابات الأفراد في الجدول الخمسين في تأكيد ما جاء في الجدول التاسع و الأربعين ، حيث نجد نسبة (54%) من المستجوبين أيدوا أنّ مدارس تعليم السياقة لا تعمل على زيادة الوعي المروري للمترشحين ، بل ما يهم القائمين عليها إعداد الأفراد لاجتياز الامتحانات الأساسية قصد الحصول على رخصة السياقة و كفى ، و بالمقابل نجد نسبة (40%) من المستجوبين قالوا أنّ مدارس تعليم السياقة تعمل على زيادة الوعي المروري للمترشحين لتعلم السياقة ، ربما يعكس ذلك تجربتهم الشخصية في تعلم السياقة ، أو محاولتهم لتقديم الجواب المنطقي ، أما النسبة المتبقية منهم (06%) اختاروا كتمان اتجاهاتم من خلال وقوفهم على الحياد في هذه القضية .

يظهر تطبيق كا^2 على هذه النتائج أنّ هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) ، كا^2 المحسوبة (10).

الجدول رقم (51):توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم حول قضية تكوين المترشح لتعلم السياقة (سؤال رقم 10).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	10	14	16	40	20	100
النسبة المئوية	%10	%14	%16	%40	%20	%100

يتبين من خلال الجدول الحادي و الخمسين أنّ نسبة (60%) من المستجوبين أكدوا أنّ المترشح لتعلم السياقة لا يحبذ متابعة التكوين النظري المخصص لإشارات و قانون المرور ، و هذا يعبر عن استعدادا هؤلاء للحصول على وثيقة رخصة السياقة فقط ،أما تعلم السلوكات الآمنة في استعمال الطريق فهو بعيد عن اهتماماتم ، و هذا ما يرتبط بما ذُكِر سابقا عن دور الأسرة و المدرسة في إكْسَاب الفرد استعدادات أساسية لتعلم الكيفية الآمنة في استعمال الطريق ، و بالمقابل هناك نسبة (24%) من المستجوبين رأوا أنّ المترشحين لتعلم السياقة يبدون نية في تعلم الدروس النظرية ، قد يعود ذلك لمحاولة هؤلاء تبرئة ذمة المترشحين من ضعف التكوين أو ربما يعكسون تجربتهم الشخصية ، أما النسبة المتبقية (16%) لزموا الحياد لاعتبارهم أنّ كلا النمطين من السلوك يمكن موافقته و معارضته في آن واحد .

الجدول رقم (52): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم حول قضية استعداد المترشح لتعلم قواعد المرور(سؤال رقم 11).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	10	20	06	50	14	100
النسبة المئوية	%10	%20	%06	%50	%14	%100

مرة أخرى تؤكد نتائج الجدول الثاني و الخمسين ما توصلنا إليه في الجدول السابق ، حيث نجد نسبة (64%) من المستجوبين أكدوا أنّ المترشح لتعلم السياقة لا يبدي استعدادا و قابلية لتعلم قواعد المرور ، و هذا ما يرتبط بما جاء في الجداول السابقة حول دور الأسرة و المدرسة و مدارس تعليم السياقة في إكْسَاب الفرد استعدادات نفسية اجتماعية لتعلم السلوكات المرورية الآمنة

و التحلي بـا ، و نستشف من إجابات هذه الفئة أنّ التربية المرورية مغيبة في واقعنا الاجتماعي و على جميع المستويات ، و بالمقابل هناك نسبة (30%) من المستجوبين قالوا أنّ المترشح لتعلم السياقة يبدي نية و استعدادا لتعلم قواعد المرور ، ربما يرجع هذا لاعتبار هؤلاء أن المشكل يكمن في القائمين على مدارس تعليم السياقة ، الذين لا يعملون على استثارة دافعية المترشحين لتعلم قواعد المرور ، أما النسبة المتبقية (06%) من المستجوبين رأوا أنه من الأفضل عدم الميل إلى أي جهة ، و اتخاذ الحياد كسبيل لعدم الإدلاء بآرائهم .

بتطبيق كا^2 على هذه النتائج نجد أنّ هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) ، كا^2 المحسوبة تساوي (12.32).

الجدول رقم (53): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم حول قضية استعداد المترشح للحصول على رخصة السياقة بطريقة غير قانونية (سؤال رقم 12).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	48	20	12	10	10	100
النسبة المئوية	%48	%20	%12	%10	%10	%100

تزيد نتائج الجدول الثالث و الخمسين من تأكيد ما ذكر آنفا ، حيث نجد نسبة (68%) من المستجوبين أيدوا بأنّ المترشحين يسعون للحصول على رخصة السياقة و لو بطريقة غير قانونية ، وهنا ندرك عدم استعداد هؤلاء لتعلم قواعد المرور و السلوكات المرورية الآمنة ، و هذا ما يرتبط بعوامل ذكرت في الجدول السابق ، و بالمقابل نجد نسبة (20%) من المستجوبين اتخذوا موقفا مخالفا حينما قالوا أن المترشح لتعلم السياقة لا يعمل على الحصول على رخصة السياقة بطريقة غير قانونية ، ربما يرجع ذلك لاعتبار هؤلاء أن أصحاب مدارس تعليم السياقة هم من يفرض هذه الطريقة على المترشحين ، و أما النسبة المتبقية منهم (12%) آثروا الحياد و عدم الإفصاح عن آرائهم .

يتضح بتطبيق كا^2 على هذه النتائج أنّ هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) ، كا^2 المحسوبة تقدر بـ (10.48).

الجدول رقم (54): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم حول قضية الحصول على رخصة السياقة يعني بالضرورة التحكم في قيادة السيارات (سؤال رقم 13).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	14	10	06	52	18	100
النسبة المئوية	%14	%10	%06	%52	%18	%100

تبين معطيات الجدول الرابع و الخمسين أنّ نسبة (70%) من المستجوبين أكدوا أن الحصول على رخصة السياقة لايعني بالضرورة التحكم في فن القيادة ، ذلك لأن التكوين في مدارس تعليم السياقة لا يتم بفعالية كما بيناه في الجداول السابقة ، وبالمقابل نجد نسبة (24%) من المستجوبين رأوا بأنه لا يمكن الحصول على رخصة السياقة إلا بعد إتقان فن السياقة ، ربما يعكسون تجربتهم الشخصية في هذا الجانب ، أما النسبة المتبقية منهم (06%) رأوا أنّ هذا الرأي يمكن موافقته و في نفس الوقت يمكن معارضته و عليه فالحياد يمثل لهم حلا قصد عدم تغليب جهة على أخرى .

يظهر تطبيق كا^2 على هذه النتائج أنّ هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عالية عند مستوى (0.01) ، كا^2 المحسوبة (13.6).

الجدول رقم (55): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم حول قضية ضرورة اعتماد التربية المرورية للسائق إلى جانب التدريب الفني (سؤال رقم 13).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	56	36	08	00	00	100
النسبة المئوية	%56	%36	%08	00	00	%100

نستنتج من خلال نتائج الجدول الخامس و الخمسين أنّ نسبة (92%) من المستجوبين أصرّوا على ضرورة اعتماد التربية المرورية للسواق إلى جانب إعدادهم الفني في السياقة ، قصد مَد التمع بسواق يحرصون على تحقيق الأمن المروري على أرض الواقع ، أما النسبة المتبقية منهم (08%) فقد فضلوا الحياد ، ربما لتهربم من الإجابة و كتمان مواقفهم .

الجدول رقم (56): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم نحو قضية إدخال برامج تعليمية حديثة تواكب التطور التكنولوجي للمركبات في إعداد السائقين (سؤال رقم 15).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	50	40	10	00	00	100
النسبة المئوية	%50	%40	%10	00	00	%100

على العموم فإنّ ما يمكن استنتاجه من خلال الجدول السادس و الخمسين هو أنّ نسبة كبيرة من المستجوبين (90%) أصروا على ضرورة تحديث البرامج و الاستعانة بوسائل تعليمية حديثة في سبيل الإعداد الجّيد للسواق ، و تدل إجابات الأفراد من جانب آخر على النقص الفادح في هذه البرامج و المعدات لدى جل مدارس تعليم السياقة في واقعنا ، مما يجعل التكوين لا يتطلب لمقتضيات الوقت الحالي ، و هذا ما يدعم ما جاء في نتائج الجدول الرابع و الخمسين ، كما نجد نسبة (10%) من المستجوبين اختاروا الحياد في هذه القضية ، ربما يعتبرون أنه لا يمكن تعقيد عملية التكوين حتى يُمْنَح الحق لكل الأفراد للحصول على رخصة السياقة .

الجدول رقم (57): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم تجاه قضية اعتبار المركبة كمعيار للرقي في المكانة الاجتماعية (سؤال رقم 16).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	54	20	06	14	06	100
النسبة المئوية	%54	%20	%06	%14	%06	%100

من خلال نتائج الجدول السابع و الخمسين يتبين لنا أن نسبة (74%) من المستجوبين أيدوا أنّ الجزائري يعتبر المركبة كمعيار للرقي في المكانة الاجتماعية ، أي أنّ صاحب المركبة الفخمة يشعر و كأنه متفوق على الآخرين ، و يُنظَر إليه من طرف الآخرين على أنه ناجح اجتماعيا ، و لعل نتائج الجدول الثامن و الخمسين و الجدول التاسع و الخمسين توضح ذلك ، و بالمقابل هناك نسبة(20%) من المستجوبين قالوا أنّ الجزائري لا يعتبر المركبة كمعيار للرقي في المكانة الاجتماعية ، ربما يرجع ذلك لمحاولة هؤلاء لفت الانتباه إلى وجود بعض الأفراد لا يعملون بذا

الاعتقاد و لا يمكن تجاهلهم ، أما النسبة المتبقية منهم (06%) رأوا أنّ الوقوف على الحياد يعد منفذا للتهرب من الإجابة على السؤال .

يتضح من خلال تطبيق كا^2 على هذه النتائج أنّ هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عالية عند مستوى (0.01) ، كا^2 المحسوبة تساوي (15.84).

الجدول رقم (58):توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم حول قضية اعتبار المركبة كوسيلة للافتخار و التباهي (سؤال رقم 17).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	48	22	08	14	08	100
النسبة المئوية	%48	%22	%08	%14	%08	%100

تدعم نتائج الجدول الثامن و الخمسين ما ذكرناه في الجدول السابق ، حيث أنّ نسبة (70%) من المستجوبين أكدوا أنّ الجزائري يعتبر المركبة وسيلة للافتخار و التباهي ، فكثيرا ما نرى شبابا يجوبون الشوارع بمركبات فخمة و يقودونا بطريقة فيها نوع من الاستعراض على الآخرين ، و بالمقابل هناك نسبة (22%) من المستجوبين قالوا بأنّ الجزائري لا يعتبر المركبة كوسيلة للافتخار و التباهي ، ربما حاولوا لفت الأنظار إلى أنه لا يمكن تعميم هذا الرأي على جميع الجزائريين ، أما النسبة المتبقية منهم (08%) فقد رأوا أنه لا يمكن تغليب جهة على أخرى ، أو ربما تربوا من الإجابة .

و بتطبيق كا^2 على هذه النتائج نجد أنّ هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) ، كا^2 المحسوبة (11.12).

الجدول رقم (59):توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم حول قضية اعتبار الجزائري المركبة وسيلة لإثبات الذات و تحقيق النجاح في الحياة الاجتماعية (سؤال رقم 18).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	44	46	10	00	00	100
النسبة المئوية	%44	%46	%10	00	00	%100

تزيد نتائج الجدول التاسع و الخمسين في تأكيد ما توصلنا إليه في الجدول السابع و الخمسين ، حيث نجد نسبة (90%) من المستجوبين أكدوا بأنّ المركبة عند الجزائري تُعد بمثابة أداة لإثبات الذات و تحقيق النجاح في الحياة الاجتماعية ، فهي تعكس قيمة شخصية الفرد في التمع و وضعيته الاقتصادية ، أما النسبة المتبقية منهم (10%) فقد لزموا الحياد تفاديا لإبداء مواقفهم و اتجاهاتم في هذه القضية .

الجدول رقم (60): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم تجاه قضية التحلي بسلوكات مرورية آمنة عند استعمال الطريق (سؤال رقم 19).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	06	16	14	48	16	100
النسبة المئوية	%06	%16	%14	%48	%16	%100

نستنتج من خلال نتائج الجدول الستين أنّ نسبة (64%) من المستجوبين أكدوا أنّ الجزائري لا يظهر سلوكات مرورية آمنة عند استعماله الطريق ، ربما يرجع ذلك لكونه غير مستعد نفسيا اجتماعيا لتجسيد تصرفات تتفق مع مبادئ الوقاية المرورية ، و هذا ما توضحه نتائج الجدولين التاليين ، و بالمقابل نجد نسبة (22%) من المستجوبين رأوا أنّ الجزائري يلتزم بالسلوكات المرورية الآمنة ، ربما حاول هؤلاء الإشارة إلى عوامل أخرى خارجة عن نطاق تحكم الفرد تسهم في توريطه في حوادث مرورية خطيرة ، أما النسبة المتبقية منهم (14%) فضلوا الحياد ربما لعدم إعطائهم أهمية لهذه القضية ، و رغبة في كتمان مواقفهم .

و يظهر تطبيق كا^2 على هذه النتائج أنّ هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) ، كا^2 المحسوبة تساوي (10.48).

الجدول رقم (61): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم تجاه قضية الرغبة في استعمال الطريق وفق قواعد السلامة المرورية (سؤال رقم 20).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	10	22	08	50	10	100
النسبة المئوية	%10	%22	%08	%50	%10	%100

تؤكد نتائج الجدول الحادي و الستين ما جاء في الجدول السابق ، حيث نجد نسبة (60%) من المستجوبين أكدوا بأنّ الجزائري ليست لديه القابلية و الاستعدادات النفسية الاجتماعية للإمتثال لقواعد المرور ، حيث تدف هذه الأخيرة إلى صَوْن مستعمل الطريق من كل الأخطار ، و قد يرجع ذلك إلى غياب الاهتمام بالتربية المرورية ، و هذا ما سنوضحه في الجدول التالي ، و بالمقابل نجد نسبة (32%) من المستجوبين قالوا أنّ الجزائري لديه رغبة في الالتزام بالسلوكات الآمنة عند استعمال الطريق ، ربما أرادوا لفت النظر إلى وجود عدد من الجزائريين يمتثلون لبنود قانون المرور بحيث لا يمكن إهمالهم ، أما النسبة المتبقية منهم (08%) خَلصُوا إلى التموقع في فئة المحايدين وقد يُعْزَى ذلك لكونم آثروا كتمان مواقفهم .

يتضح لنا بتطبيق كا^2 على هذه النتائج أنّ هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0.05) كا^2 المحسوبة تساوي (12.48).

الجدول رقم (62): توزيع أفراد مجموعة التحقيق حسب استجاباتم نحو قضية التربية المرورية تولد في الفرد رغبة و استعدادا لتجسيد سلوكات مرورية آمنة (سؤال رقم 21).

البدائل	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا	الموع
التكرارات	60	08	16	06	10	100
النسبة المئوية	%60	%08	%16	%06	%10	%100

تؤكد نتائج الجدول الثاني و الستين ما جاء في الجدول السابق ، حيث نجد ما نسبتة (68%) من المستجوبين أصرّوا على وجود ارتباط وثيق بين التربية المرورية و الاستعداد النفسي الاجتماعي للالتزام بمبادئ الوقاية المرورية ، فبنظرة موضوعية لا يمكن لأي فرد أنّ يجسّد سلوكات مرورية وقائية دون أن يسبق له و أن تعلمها من قبل و غرست في ذهنه ، فعملية إكساب الفرد بالإستعدادات و المهارات اللازمة في كيفية الاستعمال الآمن للطريق تُعَد الحجر الأساس في سبيل تجسيدها أثناء السلوك التفاعلي للأفراد عند استعمال الطريق على أي وجه كان ، و بالمقابل نجد نسبة (16%) من المستجوبين رأوا أنّ التربية المرورية لا يمكن لوحدها أن تولد في الفرد الرغبة لتجسيد السلوكات المرورية الآمنة ، بل هناك عوامل اجتماعية أخرى متعلقة بحياة الأفراد يجب مراعاتا مثل قانون المرور و ظروف تطبيقه، أما النسبة المتبقية منهم (16%) فقد آثروا عدم الإفصاح عن اتجاهاتم و مواقفهم و تربوا من الإجابة على السؤال .

بتطبيق كآي تربيع على هذه النتائج يتضح لنا أنّ هذه الفروق ذات دلالة إحصائية عالية عند مستوى (0.01) بالنظر إلى قيمة كا^2 المحسوبة (20.56).

3 . منافشة النتائج في ضوء فرضيات البحث :

3 . 1 . منافشة الفرضية الجزئية الأولى التي تقول: تؤدي التفاؤلية الدفاعية بالسائقين إلى المخاطرة و ارتكاب حوادث مرورية .

لقد تبين لنا من خلال تحليل الملاحظات الميدانية المستقاة من واقعنا الاجتماعي إضافة إلى تحليل بيانات الجداول المتعلقة بالاشكالية الجزئية الأولى أنّ الإفراط في السرعة غالبا ما يُميّز سلوك السائقين سواء داخل المدن أم خارجها، و هذا ما أكدته نتائج الاستبيان حيث دلّت هذه الأخيرة على أنّ أكبر نسبة(70%) من المستجوبين أكدوا أنّ السائق الجزائري لا يحترم حدود السرعة القانونية ، إضافة إلى نفس النسبة من المستجوبين أكدوا على أنّ الإفراط في السرعة راجع لاعتقادات السواق بأنهم قادرين على مواجهة أخطار الطريق المحتملة، و هذا ما يثبت أنّ عددا من الأفراد يميلون إلى اعتماد سرعة عالية و غير آمنة، كما دلت الملاحظات الميدانية على أنّ بعض السائقين الجزائريين يهملون السلوكات الوقائية في استعمال الطريق مثل: الإفراط في السرعة التجاوزات الخطيرة في المنعطفات و الخطوط الأرضية المستمرة، عدم استعمال الإشارات بشكل سليم أو عدم استعمالها بتاتا ،و هذا ما دلّت عليه نتائج الاستبيان أيضا حيث أفادت بأنّ ما نسبته(80%) من المستجوبين قالوا بأنّ السائق الجزائري يتصف بالتهوّر و الاندفاع نحو المخاطرة عند استعمال الطريق .

كما بينت الملاحظات الميدانية أنّ بعض السائقين يقومون بسلوكات خطيرة على حياتهم دون مراعاة لاحتمال تعرضهم لحادث مروري مثل: التجاوز في المنعطفات ، الدخول في الطريق مباشرة دون احترام إشارة التوقف، قيادة دراجة نارية في الطريق السريعة و دون استعمال خوذة الأمان، قيادة المركبة دون استعمال حزام الأمن ، قيادة المركبة مع استعمال الهاتف النقال. إنّ هذه السلوكات قد يقوم بها السائق نتيجة استبعاده الوقوع في حوادث مرورية، أو توقعه أنّ الأمور ستسير إيجابيا و لصالحه، أي من خلال الإدراك الذاتي للخطر من طرف السائق قيّمه على أنه لا يمثل تديدا بالنسبة إليه شخصيا،و يعتبر في نفس الوقت أنّ هذا الأمر قد يحدث لآخرين، أما هو فلا ، و هذا ما دلت عليه نتائج الاستبيان أيضا ، فقد قال ما نسبته(76%) من المستجوبين أنّ السائق يميل إلى اعتبار نفسه أقلّ تعرضا لحوادث المرور من غيره.

كما دلّت نتائج الاستبيان أيضا على أنّ (70%) من المستجوبين قالوا بأنّ السائق يحسّ بالحصانة من حوادث المرور و هو داخل مركبته، و هذا ما يفسر سلوك السائقين عموما و سائقي الشاحنات ،خصوصا في استعمال الطريق و عدم مراعاتم لسلامة سائقي المركبات الخفيفة ، باعتبار أنم شخصيا بعيدون عن الإصابة بحوادث مرورية طالما أنّهم يحسون مسبقا بالحصانة من الحوادث.

كما دلت نتائج الاستبيان كذلك على أنّ نسبة(66%) من المستجوبين قالوا بأنّ السواق عادة ما يستبعدون التورط في حوادث مرورية خطيرة ،أي أنّ السائق يقوم بسلوك خطير ،و لاستبعاد القلق الذي تسببه هذه الوضعية يقوم بتفاؤل غير واقعي مفاده أنّه شخصيا بعيد عن الوقوع في حوادث مرورية، بعبارة أدق يعتقد أنه يتمتع بالحصانة الكافية تجاه أخطار الطريق .

كما دلّت الملاحظات الميدانية على أنّه كثيرا ما يقول مرتكبو حوادث المرور :إنّ الحادث مقدّر، أي أنّه كان حتمي الوقوع ، إنّ هذا السلوك يجعل مرتكب الحادث المروري لا يشعر بمسؤوليته في وقوع الحادث نتيجة سوء تصرفاته و اعتماده سلوكات خطيرة و عدم أخذه بالإجراءات الوقائية اللازمة،هذا ما يؤدي بالسائق إلى معاودة تكرار المخاطرة بعد الحادث طالما أنّ الحادث كان مقدرا ولا يمكن رده بأي حال. وهذا ما دلت عليه نتائج الاستبيان إذ وجدنا ما نسبته(72%) من المستجوبين أكدوا على أنّ مرتكبي حوادث المرور عادة ما يقولون : إنّ الحادث مقدّر.

كما دلّت الملاحظات الميدانية على أنّ بعض السائقين يعمدون إلى ممارسة القيادة تحت تأثير الكحول دون وعي للخطر الذي يشكله عليهم الكحول شخصيا و على غيرهم من مستعملي الطريق ، فالكحول يجعل السائق ضعيف القدرات الجسمية و العقلية ،وبذلك لا يكون إدراك أخطار الطريق سليما ، باعتبار أنّ الفرد حينها يكون فاقدا للوعي نسبيا ،كما أنّ الكحول يجعل الفرد يحسّ بحالة من النشوة و الزهو تجعله يتحدى المخاطر بجرأة غير عادية معتبرا نفسه غير قابل للوفاة .

و من خلال ما سبق يمكن أن نقول: إنّ التفاؤلية الدفاعية السّدة في سلوكات الإحساس بالحصانة من الحوادث و تقليل احتمالات الوقوع فيها رغم ارتكاب سلوك مروري خطير و اعتبار الفرد

أنّه من غير الممكن أن يتعرض لحادث مروري تؤدي به إلى ارتكاب سلوكات خطيرة عند استعمال الطريق قد تصل إلى حد الوفاة.

3 . 2 . منافشة الفرضية الجزئية الثانية التي تقول: تؤدي التفاؤلية الدفاعية بالمشاة الجزائريين إلى المخاطرة و ارتكاب حوادث مرورية .

بعد تحليل الملاحظات الميدانية المتعلقة بالإشكالية الجزئية الثانية و كذا تحليل بيانات جداول الاستبيان المتعلقة بالإشكالية الجزئية الثانية ، تبين لنا أنّ المشاة يقومون بسلوكات مرورية منافية لقواعد السلامة المرورية مثل : قطع الطريق من أماكن غير آمنة و بشكل جماعي و فيه تقليد للسلوكات المرورية السلبية و عدم التزامهم بالرصيف ، و هذا ما دلت عليه نتائج الاستبيان ، إذ أفادت بأنّ نسبة(72%) من المستجوبين قالوا بأنّ المشاة لا يلتزمون باستعمال الرصيف أثناء تنقلاتم ،كما دلت الملاحظات الميدانية على أنّ المشاة يعمدون إلى السير في الطريق المخصّص للمركبات و ترك الرصيف شاغرا و هذا ما أثبتته نتائج الاستبيان ،حيث وجدنا ما نسبته(68%) من المستجوبين قالوا بأنّ المشاة لا يعملون على تجنب السير في وسط الطريق ،كما دلت الملاحظات الميدانية أيضا على أنّ بعض المشاة يميلون إلى قطع الطريق بتأن ،و بشكل فيه تحدّ للمركبات و قطع الطريق بمراوغتها و هي تسير أو قطع الطريق بشكل مفاجئ ، كما دلت الملاحظات الميدانية على أنّ بعض المشاة لا يلتزمون بالممرات العلوية عند قطع الطريق ،و قد يكون ذلك ناتجا عن إحساسهم المسبق بأنّهم شخصيا لن يتعرضوا لحادث مروري ،خاصة إذا كانوا يكررون هذا السلوك بشكل يومي ، و هذا ما بينته نتائج الاستبيان حيث دلت على أنّ نسبة(76%) من المستجوبين قالوا بأنّ المشاة لا يلتزمون بالممرات العلوية عند قطعهم الطريق ، كما يلاحظ في واقعنا الاجتماعي قطع الطريق السريعة من طرف المشاة دون استعمال الممرات العلوية رغم توفرها ،و هذا نتيجة لتوقعاتم بأنّ هذا السلوك لن يشكل عليهم أي خطر، و أن احتمالات وقوعهم في حوادث مرورية ضئيلة جدا ، وهذا ما بينته نتائج الاستبيان حيث وجدنا نسبة(82%) من المستجوبين قالوا أنّ المشاة يقطعون الطريق السريعة مع توفر الممرات العلوية ، كما دلت الملاحظات الميدانية أنّ المشاة يستعملون الأنفاق المخصصة للمركبات أثناء تنقلاتم و كذا المحوّلات مع تجاهلهم لكل الأخطار المحتملة الناجمة عن هذا السلوك، و ذلك ما دعمته نتائج

الاستبيان التي بينت أنّ أكبر نسبة من المستجوبين مقدرة بـ(52%) قالوا أنّ المشاة يقومون باستعمال الأنفاق و المحوّلات أثناء تنقلاتم ، كما بينت الملاحظات الميدانية أنّ بعض المشاة يقطعون الطريق بشكل مفاجئ دون أخذ الاحتياطات و الحذر من الوقوع في حوادث مرورية ، و بالمقابل دلّت نتائج الاستبيان على أنّ نسبة(62%) من المستجوبين قالوا بأنّ المشاة لا يلتزمون باليقظة و الحذر عند عبور الطريق ، كما بينت نتائج الاستبيان أنّ نسبة(68%) من المستجوبين قالوا بأنّ سلوك المشاة يتسم بتجاهل الخطر و استبعاده عن النفس،كما بينت نتائج الاستبيان أنّ ما نسبته (67%) من المستجوبين قالوا بأنّ قطع الطريق السّريعة من طرف المشاة سببه استبعادهم الوقوع في حوادث مرورية نتيجة لاعتقادهم المسبق بأنم لن يتعرضوا لحادث مروري.

وعليه يمكن القول:أنّ اعتبار المشاة أنهم في منأى من الوقوع في حوادث مرورية رغم ارتكاب سلوك خطير و التقليل من احتمالات تعرضهم لحادث مروري ،أي التفاؤلية الدفاعية تؤدي بم إلى المخاطرة في استعمال الطريق و ارتكاب حوادث مرورية ،و منه نستطيع القول :إنّ الفرضية الجزئية الثانية مقبولة.

3 . 3 . مناقشة الفرضية الجزئية الثالثة التي تقول: يؤدي إدراك قانون المرور على أنه يحدّ من حرية التصرف و ذو كلفة ذاتية إلى عدم الالتزام به من طرف مستعملي الطريق .

بعد تحليل الملاحظات الميدانية المنتقاة من الواقع الاجتماعي فيما يخص حركة المرور و تحليل بيانات جداول الاستبيان المتعلقة بالإشكالية الجزئية الثالثة ، تبين لنا أنّ بعض مستعملي الطريق لا يحترمون قانون المرور طواعية، خاصة إذا كان الفرد بعيدا عن المراقبة الأمنية فيميل إلى عدم استعمال حزام الأمن ، ويستعمل الهاتف النقال، عدم احترام إشارة طريق ممنوع، أو إشارات ممنوع التوقف، و حتى الإشارات الآلية، و هذا ما دلت عليه نتائج الاستبيان حيث أفادت بأنّ نسبة (72%) من المستجوبين أكدوا على أنّ الجزائري يعمل على مخالفة قانون المرور كلما سمحت له الفرصة، و هذا يدل على أنّ المستجوبين أكدوا على أنّ الجزائري لا يحترم قواعد المرور تلقائيا بل يبدي رغبة في عدم الالتزام با كلما سنحت الظروف بذلك، كما دلت الملاحظات الميدانية أيضا أنّ بعض السّائقين يلتزمون بارتداء حزام الأمن أو تفادي استعمال الهاتف النقال بمجرد الوصول إلى الحواجز الأمنية فقط ،و بمجرد تجاوزها يتم نزع حزام الأمن أو الرجوع

لاستعمال الهاتف النقال، و هذا ما أثبتته نتائج الاستبيان حيث بينت أنّ ما نسبته(92%) من المستجوبين أكدوا أنّ السواق يتفادون استعمال الهاتف النقال بمجرد الوصول لحاجز أمني فقط، ثم إنّ الجزائري حقيقة يحترم قانون المرور مخافة العقوبة ليس إلاّ، و هذا ما يظهر جلّيا في أنّ نسبة (66%) من المستجوبين أيدوا أنّ امتثال الجزائري لقانون المرور مرده إلى الخوف من العقوبة فقط باعتبار أنّه عندما يكون بعيدا عن المراقبة الأمنية يعمل على مخالفة قانون المرور.

كما بينت الملاحظات الميدانية على أنّ بعض الجزائريين يعتبرون قانون المرور عبئا عليهم ،كاعتبار ارتداء حزام الأمن بمثابة ربط للفرد و تقييده و ذو كلفة ذاتية، أي أنّه التزام عديم الفائدة العملية، حيث يكلف جهدا و مثابرة عديمي المردودية ، ثم إنّ حزام الأمن يدخل في حرية التصرف للشخص و لا يوجد من يحرص على حياة الشخص من نفسه ، كما أنّ منع استعمال الهاتف النقال هو تعدي على حرية التصرف باعتبار أنّ الفرد حر في سلوكاته إن شاء فعل و إن لم يشأ لم يفعل، كذلك يميل الجزائري إلى اعتبار إشارات المرور و قوانينه متعلقة بالممنوعات من السلوكات فقط و احترامها يكون متعلقا أساسا بقوة المشرف على تطبيق هذه القوانين، و الخوف من العقوبة و هذا ما أكدته نتائج الاستبيان حيث دلت على أنّ ما نسبته(70%) من المستجوبين قالوا بأنّ الجزائري يعتبر قانون المرور إجراءات مكلفة ،أي تجعل الفرد يحسّ بخسارة معنوية ،أي هدرا للجهد و الوقت دون فائدة عملية حسب اعتقاده ، كما بينت نتائج الاستبيان أيضا أنّ نسبة (72%) من المستجوبين أيدوا أنّ الجزائري يعتبر قانون المرور إجراءات تحدّ من حرية التصرف ، و هدفها التضييق على بعض مستعملي الطريق .

تؤدي بعض الممارسات السلبية في تطبيق قانون المرور إلى اقتناع بعض الأفراد بالأفكار التي سبق ذكرها ، فقد بينت الملاحظات الميدانية على أنّ هناك بعض الأفراد لا يطبق عليهم قانون المرور إذا أخلوا به ، وحتى بحضور المراقبة الأمنية ،ثمّ إنّ قانون المرور عموما لا يطبق بصرامة على جميع مستعملي الطريق و دون استثناء ،الشيء الذي يؤدي بالبعض إلى التفكير بأنّ قانون المرور لا يحمل إجراءات تدف إلى حماية مستعملي الطريق و لا تنظيمها ،و هناك من لا يبالي بقانون المرور و لا تُطبّق عليه العقوبات ، أي قانون المرور هنا ما هو إلا إجراءات تحدّ من حرية التصرف لدى البعض و تتغاضى عن البعض الآخر، و هذا ما بينته نتائج الاستبيان، حيث دلت على أنّ ما نسبته

(68%) من المستجوبين أكدوا على أنّ قانون المرور لا يطبق بعدل و صرامة على جميع مستعملي الطريق.

و منه يمكن القول: أنّ إدراك قانون المرور على أنّه يحدّ من حرية التصرف و يقيّد الفرد من القيام بسلوكات يعتبر نفسه حرا فيها و أنّه ذو كلفة ذاتية ،أي الالتزام به عديم الفائدة العملية سوى بذل جهد أكبر و وقت أكثر، يؤدي هذا الاعتقاد بالفرد إلى عدم الالتزام الطوعي بقانون المرور، وهذا يؤدي بنا إلى قبول الفرضية الجزئية الثالثة.

3 . 4 . منافشة الفرضية العامة التي تقول: عدم توظيف التربية المرورية عند تأهيل الأفراد لاستعمال الطريق يجعلهم غير مستعدين نفسيا اجتماعيا للالتزام بقواعد السلامة المرورية .

بعد الحصول على الملاحظات المتعلقة بالسلوك المروري الفعلي للجزائري و تحليلها، إضافة إلى تحليل البيانات الخاصة بالإشكالية العامة طبقا لنتائج الاستبيان تبين لنا أنّ الجزائري ليست لديه قابلية واستعداد لتجسيد السلوكات المرورية الآمنة ميدانيا، لأنه لم يحدث و أن تعلمها من قبل أو اكتسبها في بيئته ،فقد دلت الملاحظات الميدانية على أنّ بعض الأولياء لا يبالون بأبنائهم عندما يلعبون في وسط الطريق ، و من جهة أخرى لا يقوم بعض الآباء بقطع الطريق من ممرات الراجلين رفقة أبنائهم ، وهذا ما دلت عليه نتائج الاستبيان كذلك ، إذ أنّ أكبر نسبة من المستجوبين و المقدرة بـ(52%) قالوا: إنّ الآباء لا يحرصون على تقديم النموذج السليم في كيفية استعمال الطريق لأبنائهم ، كما نجد ما نسبته (58%) من المستجوبين قالوا بأنّ الآباء لا يلتزمون بقواعد المرور عند اصطحاب أبنائهم.

كما دلت الملاحظات الميدانية على أنّ مؤسساتنا التربوية لا تعتمد برنامجا تربويا مروريا في مقرراتها الدراسية ، الشيء الذي ينعكس سلبا على سلوك الأفراد في استعمال الطريق، فإذا لم تغرس في الفرد مبادئ السلوك المروري السليم و مفهوم الحركة المرورية و ما تتطلبه هذه الأخيرة من الالتزام بضوابطها و قواعد ها ، فكيف له أن يجسد سلوكا مروريا سليما ؟ في هذا السياق دلت متابعة حركة المرور في واقعنا الاجتماعي على أنّ تلاميذ المدارس لا يلتزمون بسلوكات مرورية آمنة في استعمال الطريق فنجدهم يندفعون إلى وسط الطريق بمجرد خروجهم من المدارس، أو يستعملون

وسط الطريق عند الذهاب إلى المدرسة و العودة منها ، قطع الطريق من أماكن خطرة، و هذا ما دلت عليه نتائج الاستبيان أيضا إذ أنّ نسبة(100%) من المستجوبين وافقوا على ضرورة اعتماد التربية المرورية في المدارس لتأهيل الأفراد لاستعمال الطريق بأمان ،و هذا يعكس الضرورة الملحة لتعليم الأفراد كيفية استعمال الطريق وفق ما تقتضيه طبيعة الحركة المرورية عندنا، كما دلت الملاحظات الميدانية على أنّ مدارس تعليم السياقة لا تمكّن الأفراد من إتقان فن السياقة ،و لا تعتمد على التربية المرورية و تعليم السلوكات الآمنة في استعمال الطريق للمترشحين ،و هذا ما بينته نتائج الاستبيان حيث أفادت بأنّ أكبر نسبة من المستجوبين مقدّرة بـ(54%) قالوا بأنّ مدارس تعليم السياقة لا تقوم بتدريب السائقين على التحكم الجيد في السياقة، كما نجد نسبة (58%) من المستجوبين يثبتون أنّ مدارس تعليم السياقة لا تتوفر على برنامج تعليمي واضح يجبر المترشح على تعلمه ، كما نجد نسبة (70%) من المستجوبين أكدوا بأنّ الحصول على رخصة السياقة لا يعني بالضرورة التحكم في فن السياقة ، و نسبة (92%) منهم قالوا بأنّ مدارس تعليم السياقة لا تعمل على مدّ الأفراد بالتربية المرورية و السلوكات الآمنة في استعمال الطريق، ، كما بينت الملاحظات الميدانية أيضا على أنّ المترشحين لتعلم السياقة لا يبدون رغبة و تحمّسا لتعلم قواعد المرور و إشاراته ،بل هناك من يريد الحصول على رخصة السياقة بأي طريقة حتى و لو كانت غير قانونية(مضمونة) ،وهذا ما دلت عليه نتائج الاستبيان ،حيث أفادت بأنّ أكبر نسبة من المستجوبين والمقدّرة بـ(64%) قالوا أنّ المتر شح لتعلم السياقة لا يعمل على متابعة التكوين النظري ولا يعيره اهتماما بما أنّه يبحث عن الوثيقة التي تجعل قيادته قانونية فقط، كما دلّت الملاحظات الميدانية على أنّ مدارس تعليم السياقة لا تستعين بالأخصائيين النفسانيين في إعداد و تكوين الأفراد لقيادة المركبات، إذ أنّه قد يفيد هؤلاء الأخصائيون في تبصير الأفراد بجوانب الحركة المرورية و إفهامهم لدورهم فيها، إضافة إلى محاولة تعديل الرغبة في المخاطرة لدى البعض و الإدراك الخاطئ عند البعض لماهية المركبة و دورها في الحياة بصفة عامة.

كما تبين لنا من خلال الملاحظات الميدانية أنّ بعض الأفراد يفتخرون بمركباتم على الآخرين و منهم من يقدر الفرد وفقا لنوعية مركبته و حداثتها ،إذ أنّ المركبة عند هؤلاء هي برهان على نجاح الفرد في الحياة الاجتماعية و رِفْعَة مكانته فيها، و نتائج الاستبيان جاءت مطابقة لهذا المنحى حيث أفادت النتائج بأنّ ما نسبته (74%) من المستجوبين وافقوا على أنّ الجزائري يعتبر المركبة

معيارا للرقي في المكانة الاجتماعية، و نسبة (70%) منهم أكدوا على أنّ الجزائري يعتبر المركبة وسيلة للافتخار و التباهي ، كما نجد نسبة (90%) من المستجوبين قالوا بأنّ المركبة عند الجزائري تعني وسيلة لإثبات الذات و تحقيق النجاح في الحياة الاجتماعية ، كما دلت الملاحظات الميدانية أيضا أنّ هناك من يقطع الطريق السريعة رغم وجود الممرات العلوية أو يتمشى على جانب الطريق السريعة أو من يتعمد الوقوف على المحوّلات المخصصة للمركبات أو المشي في الأنفاق مع المركبات جنبا إلى جنب ،و هذا ما يعكس انعدام وعي الأفراد لماهية هذه المستجدات الحديثة عندنا و متطلباتا و شروط استعمالها، فالفرد هنا ليست لديه دوافع تحثه على الالتزام بالسلوكات الآمنة، باعتباره يجهل كيفية التعامل معها لغياب سيرورة تربوية متسلسلة تبدأ منذ الطفولة ، و هذا ما دلت عليه نتائج الاستبيان أيضا إذ وجدنا ما نسبته (64%) من المستجوبين قالوا بأنّ الجزائري لا يتحلى بسلوكات آمنة عند استعمال الطريق ، و عموما دلت الملاحظات الميدانية على أنّ الجزائري لا يبدي استعدادا لتجسيد السلوكات المرورية الآمنة عند استعمال الطريق، فنجد بعض السائقين لا يستعملون الإشارات الضوئية بشكل سليم ،و نجد آخرين يقطعون الطريق من أي مكان ،و هذا ما دلت عليه نتائج الاستبيان حيث أفادت بأنّ نسبة(60%) من المستجوبين قالوا بأنّ الجزائري لا يبدي رغبة و استعدادا نفسيا اجتماعيا لاستعمال الطريق وفق قواعد السلامة المرورية.

كما وجدنا أيضا أنّ ما نسبته(68%) من المستجوبين أكدوا على أنّ التربية المرورية هي التي تجعل الفرد يكتسب استعدادات لتجسيد السلوكات الآمنة عند استعمال الطريق.

و بالتالي يمكن القول: إنّ عدم توظيف التربية المرورية من خلال مدّ الأفراد بمعلومات علمية صحيحة و سلوكات حول كيفية الاستعمال الآمن للطريق يجعلهم غير مستعدين نفسيا اجتماعيا لتجسيدها ،و منه عدم الالتزام بقواعد السّلامة المرورية، الشيء الذي يؤهلنا لقبول الفرضية العامة.

خـاتمـة:

هناك قناعة تامة لدى الجميع بأنّ العنصر البشري يعدّ أهمّ العناصر المسببة لحوادث المرور في الجزائر. إنّ كثيرا من أخطاء العنصر البشري ترجع أساسا إلى عادات سلوكية خاطئة و غير سليمة في السياقة أو في استعمال الطريق عموما، لذلك لابد من إعداد برامج علمية محددة للتوعية المرورية تدف إلى تغيير تلك العادات السلوكية السلبية و نشر الوعي العام السليم ، و لا يتأتى ذلك إلاّ من خلال الاعتماد على التربية و التوعية المرورية و إدخالها ضمن مناهج التعليم، مع تدعيم ذلك بالحملات الإعلامية المنظّمة و القائمة على أسس علمية قصد التأثير على نفسية الأفراد و تغيير إدراكهم لبعض الأنماط من السلوكات المرورية التي تتسم بالمخاطرة و الجرأة في استعمال الطريق ، و العمل على تنمية الإدراك الموضوعي و الحقيقي لأخطار الطريق و العمل على تجنبها، و ذلك بدافع تحقيق السلوك الاجتماعي الذي يتسم بالسّلامة المرورية و الاستعمال الآمن للطريق.

تتركز جلّ المسؤولية على الفرد في تحقيق السلامة المرورية، باعتباره المخاطب بالقوانين المرورية سواء كان سائقا أم ماشيا ، أو مستخدما للطريق على أي وجه، و المتتبع لحوادث المرور من حيث مسبباتا يلحظ أنّ السائق يتحمل مسؤولية كبيرة في وقوعها، و من هنا تتضح مسؤولية السائق في الالتزام بالقوانين و الإشارات المرورية ، كما أنّ المشاة يتسببون في حوادث مرورية بنسبة معتبرة نتيجة إهمالهم للسلوكات الوقائية أثناء استعمال الطريق، إنّ استخدام المشاة للطريق يتطلب وعيا بالقواعد المرورية قصد الالتزام الطوعي با، حتى يتجنبوا الوقوع في حوادث نتيجة مخالفتهم لقواعد المرور.

كما لا تخفى مسؤولية الأسرة في تحقيق السلوك المروري السّليم لدى الأفراد، و بالتالي تحقيق السّلامة المرورية بدءا بتربية النشء على عادات سلوكية آمنة في استعمال الطريق، و الاحترام التلقائي لقوانين المرور و إشاراته، و العمل على الالتزام بمبادئ الوقاية المرورية، و أخذ التدابير اللازمة لتفادي قدر الإمكان الأخطار المرورية،فالأسرة الجزائرية لابد أن تلعب دورا هاما في إحداث نقلة نوعية نحو تحقيق الوعي المروري ، و من ثمّ فالأسرة مطالبة بتحمل مسؤولياتا من خلال العمل على تزويد أبنائها بالسلوكات الآمنة في استعمال الطريق و تقديم النموذج السليم لهم في كيفية استعماله.

كما أنّ مؤسسات التعليم بمختلف أطوارها مطالبة بأن تقوم بدورها في هذا الشأن، و ذلك باعتماد برامج تربوية مرورية للناشئة تدف إلى ترسيخ السلوكات المرورية الآمنة لدى الأفراد، إذ أنّ الوعي الاجتماعي يعدّ حجر الأساس في ترسيخ السلوك المروري القويم سواء في السياقة أم غيرها من أوجه التفاعل أثناء استعمال الطريق.

و استكمالا لرفع مستوى التوعية المرورية بين أفراد التمع و الاستعمال الآمن للمركبة و الطريق عموما استحدثت مدارس تعليم السياقة ، حيث أنّ لهذه الأخيرة دورا تقوم به في هذا ال ال ، فينبغي أن تقوم بالإعداد الجيد للسائقين قصد التحكم في فن السياقة إضافة إلى تعليم التربية المرورية و السلوكات الآمنة و المحّببة في السياقة ،و تبصير الأفراد بمسؤولياتم في استعمال الطريق، و َبث روح الاحترام الطوعي لقانون المرور.

إنّ العمل على تحقيق الوعي المروري لابد أن يكون مجديا و علميا و منظما و هادفا إلى تغيير التصرفات السلبية للأفراد ،و إبدالها بأخرى تتوافق مع مبادئ السلامة المرورية، و لا يتأتى ذلك إلا بالعمل على الخصائص النفسية الاجتماعية للأفراد باعتبار أنّ سلوك الفرد محكوم بالسياق الاجتماعي الذي يعيش فيه من جهة، و بالخصائص النفسية للفرد ذاته من جهة أخرى، و بذلك يجب استغلال السيرورات المعرفية للأفراد التي تدفعهم إلى المخاطرة في استعمال الطريق في تقديم البرامج التربوية و التوعوية و من ضمنها التفاؤلية ،إذ أنّ الاعتماد على التخويف و الترهيب قصد جعل الأفراد يلتزمون بسلوكات معينة قد لا يؤتي أكله ، لأنّ التعريف بالخطر و تعميم المعرفة بوجوده و التحذير منه يبقى عاجزا من الدخول إلى نفسية الفرد و التأثير على إدراك الخطر الذاتي له ،أي احتمال تعرض الفرد نفسه للخطر، هذا ما يفسر بعض سلوك السواق و المشاة و المتمثل في اعتماد هم لسلوك مروري غير آمن في بعض المواقف،لأنّه يتوقع مسبقا أنّ احتمالات تعرضه لحادث مروري ضئيلة جدّا بشكل يجعله يتجاهل الخطر و لا يلتزم بالسلوكات الآمنة في استعمال الطريق، ثمّ إنّ التقليل من الآثار الناجمة عن حوادث المرور في مجتمعنا هدف تربوي غرضه جعل المبادئ التي يتلقاها الأفراد من خلال التربية و التوعية المرورية أفعالا حقيقية مجسّدة على أرض الواقع ، و ذلك بتوجيه إدراك الأفراد من التقليل من شأن مخاطر الطريق إلى تقديرها تقديرا سليما بشكل يضمن الأمن و السّلامة لمستعملي الطريق عموما، لأنّه ببساطة الوعي الحقيقي لأخطار

الطريق المهددة لسلامتنا هو الذي يدفعنا إلى الالتزام بالسلوكات الوقائية و الآمنة في استعمال الطريق، و التي تتطلب جهدا و مثابرة ،و عليه فالوقاية المرورية الجادّة تكمن في وعي الفرد لإمكانية تعرضه للخطر المروري ،بما يعني تغيير التفاؤلية الدفاعية لدى الأفراد التي تتجاهل الأخطار الحقيقية و الواقعية إلى تفاؤلية وظيفيّة ترتكز على إدراك الفرد أنّه إن التزم بالإجراءات الوقائية اللازمة سوف لن يصاب بأذى، في حين أنّه إن أهمل السلوكات الوقائية من المحتمل جدا أن يحدث له حادث مروري قد يفارق الحياة على إثره.

إنّ الوعي بأهمية القيام بسلوك مروري آمن و التحلي بقوانين المرور يعدّ مظهرا من مظاهر التمدن و سلوك مطلوب في حياتنا الاجتماعية ، خاصة إذا علمنا أنّ قانون المرور عندنا غير محترم بنسبة معتبرة ،الشيء الذي يفسر التزايد المخيف لحوادث المرور و الآثار السلبية الناجمة عنها، ومنه يفترض أن يطبق قانون المرور بصرامة على جميع مستخدمي الطريق دون استثناء حتى لا يفقد قانون المرور مصداقيته في نظر أفراد المجتمع، فعلى كل فرد أن يتحمل مسؤوليته كاملة في هذا الصدد ، و أن يَعِيَ بِعِظَم المسؤولية الملقاة على عاتقه في تحقيق السلامة المرورية لنفسه أولا و لغيره من مستعملي الطريق ثانيا.

و بما أنّ موضوع حوادث المرور يفرض نفسه بقوة في حياتنا الاجتماعية ، حيث تشهد هذه الحوادث تزايدا من سنة لأخرى نتيجة لجملة من العوامل المتداخلة فيما بينها ،و على رأسها العوامل النفسية الاجتماعية ، التي تعدّ بمثابة المحرك الأساسي لسلوك الفرد أثناء تفاعله في استعمال الطريق، أردنا فتح آفاق جديدة في دراسة هذا الموضوع من خلال طرحنا لجوانب متعددة متعلقة بالحركة المرورية في بلادنا منها الوعي المروري و التربية المرورية ، التمدن و انعكاساته على الحركة المرورية ، العوامل الشخصية و منها التفاؤلية الدفاعية الوظيفية كأساس للسلوك المروري القويم ، إضافة إلى دراستنا لحوادث المرور من منظور السلوك الصحي و التركيز على السيرورات المعرفية لتجسيد هذا السلوك و الالتزام به ميدانيا، و من خلال الدراسة الميدانية التي قمنا بـا و وقوفنا على خطورة مشكلة حوادث المرور في بلادنا ارتأينا أن نوجز بعض التوصيات في النقاط التالية:

. العمل على توعية الأسر الجزائرية بدورها في تحقيق الأمن المروري من خلال إعطاء الأهمية المستحقة للتربية المرورية في إعداد أبنائها و ذلك باستعمال كل وسائل الاتصال المتاحة .

. تنبيه الأولياء إلى أنهم يمثلون نموذجا للاقتداء بالنسبة لأبنائهم و عليه يجب عليهم التحلي بمبادئ الوقاية المرورية و ممارسة المراقبة المستمرة لأبنائهم في كيفية استعمال الطريق و محاولة تعديل السلوكات المرورية السلبية لأبنائهم.

. لابد من إدراج وحدة التربية المرورية في مؤسساتنا التربوية و توفير الوسائل البيداغوجية اللازمة لذلك ، و ذلك بالأخذ بعين الاعتبار الفئة المستهدفة في كل مرحلة دراسية ،و كذا المشاكل المرورية التي تتعرض لها مع الأخذ بالحسبان القدرات العقلية و الاستعدادات النفسية الاجتماعية .

. يجب تحسين التكوين في مدارس تعليم السياقة و العمل على تعليم السلوكات المرورية الآمنة و الحث على الالتزام بها و ذلك بالاعتماد على الخصائص النفسية الاجتماعية مع التعاون مع الأخصائيين النفسانيين و الاجتماعيين في ذلك ، مع اعتماد الصرامة في التكوين و تقديم رخص السياقة ،و بصفة أكثر مع سائقي الوزن الثقيل.

. لابد من التطبيق الصارم و العادل لقانون المرور و دون استثناء ،و في هذا المال لابد من تكوين رجال المرور تكوينا يساعدهم على القيام بذا الدور ،و الاعتماد على المعايير النفسية الاجتماعية التي تساعد رجل المرور في أداء دوره على أكمل وجه.

. القيام بحملات إعلامية واسعة للتعريف بماهية قانون المرور و مختلف بنوده لعامة الناس لتفادي جهل الأفراد بذا القانون ،و العمل على تغيير صورة قانون المرور لدى الأفراد من السلبية إلى الايجابية ،و ذلك بالاعتماد على المقومات النفسية الاجتماعية و المعرفية للأفراد.

. القيام بحملات إعلامية هادفة و مستمرة لتغيير اتجاهات الأفراد نحو المركبة و دورها في حياتنا الاجتماعية و تقديمها على أنها وسيلة نقل و تنقل تساهم في قضاء حاجيات الأفراد و رفاهية حياتهم و ذلك باستعمال كل الوسائل الإعلامية المتاحة.

. الاعتماد على مبادئ التربية الحديثة القائمة على أساس الحجة الإقناع و العمل على الجانب المعرفي للأفراد من خلال تغيير اتجاهات الأفراد نحو السلوكات المرورية الايجابية.

و أخيرا يمكن لباحثين آخرين أن يقوموا بإثراء هذه الدراسة أو زيادة البحث في هذا الموضوع، فدراستنا هذه ما هي إلا التفاتة متواضعة لموضوع معقد و شائك ، و نأمل أن تكون له تَكْمِلَة من خلال بحوث و دراسات أخرى لإعطائه حقه من العناية و الاهتمام ، باعتبار أنّ حوادث المرور تدد حقا حياة جميع أفراد المجتمع الجزائري دون انتقاء .

المراجـــع

قائمة المراجع

1 ـ قائمة المراجع باللغة العربية :
أ ـ الكتب:

. أبو صالح (محمد أبو صالح) ، عوض (عدنان محمد) : ***مقدمة في الإحصاء*** ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر، 1984 .
. الزغبي (أحمد محمد) : ***أسس علم النفس الاجتماعي***، دار الحكمة اليمانية للطباعة و النشر و التوزيع و الإعلان ،بيروت، 1984.
. الزيات (فتحي مصطفى) : ***علم النفس المعرفي*** ، مداخل و نماذج و نظريات ،دار النشر للجامعات ، مصر، الطبعة الأولى ، 2001.
. الساعاتي (حسن) : ***تصميم البحوث الاجتماعية نسق منهجي جديد*** ، دار النهضة العربية للطباعة و النشر ، بيروت ، 1982.
. السمالوطي (نبيل) : ***علم اجتماع التنمية: دراسة في اجتماعيات العالم الثالث*** ، دار النهضة العربية ، بيروت ،1981.
. السيد (فؤاد البهي) ، سعيد (عبد الرحمان) : ***علم النفس الاجتماعي رؤية معاصرة***،دار الفكر العربي، القاهرة،1999.
. الشرقاوي أنور محمد : ***علم النفس المعرفي المعاصر*** ، المكتبة الانجلومصرية ، القاهرة، الطبعة الأولى، 1992.
. الضبع (عبد الرؤوف) : ***علم الاجتماع الحضري***،دار الوفاء لدنيا الطباعة و النشر، الإسكندرية ، الطبعة الأولى،2003.
. العيسوي (عبد الرحمان) : ***الوعي السيكولوجي*** ، دار الراتب الجامعية، بيروت،الطبعة الأولى ، بدون سنة.
. الغنوشي (راشد) : ***مقاربات في العلمانية و المجتمع المدني***،المؤسسة الإسلامية للطباعة و الصحافة و النشر ،بيروت، الطبعة الأولى،1999.
. القذافي(رمضان محمد) : ***الصحة النفسية و التوافق***،المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية،الطبعة3، 1999.
. المشوخي (حمد سليمان) : ***تقنيات و مناهج البحث العلمي*** ، دار الفكر العربي ، القاهرة 2002 .
. بوحفص(عبد الكريم) : ***الإحصاء المطبق في العلوم الاجتماعية و الإنسانية***، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر، 2005 .
. بوحوش(عمار) ، الذنيبات (محمد محمود) : ***مناهج البحث العلمي و طرق إعداد البحوث*** ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر،1999.
. بوظريفة (حمو) و آخرون : ***دراسة عن:أسباب حوادث المرور في الجزائر*** ، مركزالطباعة الجامعية ، الجزائر ، 1991 .
. تركي (رابح) : ***مناهج البحث في علوم التربية و علم النفس*** ، المؤسسة الوطنية للكتاب الجزائر ، 1984 .

. جلال (سعد) : ***القياس النفسي و الاختبارات***، دار الفكر العربي ، القاهرة ،2001.
. حامد عزام (عبد المرضي) ، عبد العزيز حسين (أسامة) : ***أسس الإحصاء التطبيقي***، الدار الجامعية،الإسكندرية،2001.
. حشمت (حسين أحمد) ، شلبي (نادر محمد) : ***فسيولوجيا التعب العضلي***،مركز الكتاب للنشر،القاهرة، الطبعة الأولى،2003.
. خليل (أحمد خليل) : ***المفاهيم الأساسية في علم الاجتماع*** ، دار الحداثة للطباعة و النشر و التوزيع، بيروت، الطبعة الأولى، 1984.
. درويش (زين العابدين): ***علم النفس الاجتماعي أسسه و تطبيقاته***،كار الفكر العربي القاهرة،1999.
. دياب (فوزية): ***القيم و العادات الاجتماعية*** ، دار النهضة العربية للطباعة و النشر، بيروت،1980.
. رضوان (شفيق): ***علم النفس الاجتماعي***،المؤسسة الجامعية للدراسات، بيروت، الطبعة الأولى، 1996.
. ريان محمد ريان(عادل) : ***إعداد و كتابة الرسائل العلمية***،المنظمة العربية للتنمية الإدارية بيروت، الطبعة الأولى،1997.
. زيدان(محمد مصطفى): ***السلوك الاجتماعي للفرد***، مكتبة النهضة المصرية،القاهرة، 1965.
. سعادة (أحمد جودت): ***مناهج الدراسات الاجتماعية***، دار العلم للملايين، بيروت ، الطبعة الأولى، 1984.
. شاذلي (عبد الحميد محمد) : ***الصحة النفسية و سيكولوجية الشخصية***،المكتب العلمي للكمبيوتر و النشر و التوزيع ، الإسكندرية ، 1999 .
. شوقي (عبد المنعم): ***تنمية المجتمع و تنظيمه***،دار النهظة العربية للطباعة و النشر، بيروت ، 1982 .
. شيخا ني (سمير): ***الضغط النفسي***، دار الفكر العربي ، بيروت ، الطبعة الأولى ، 2003 .
. عبد الخالق (أحمد): ***علم النفس الاجتماعي***،الدار الجامعية للطباعة و النشر،بيروت 1983.
. علام(محمود صلاح الدين) : ***الأساليب الإحصائية الاستدلالية البارامترية و اللابارامترية في تحليل البحوث النفسية و التربوية*** ، دار الفكر العربي ، القاهرة، الطبعة الأولى ، 1993.
. علام(محمود صلاح الدين) : ***تحليل البيانات في البحوث النفسية و التربوية*** ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، 1993.
. عمران (عبد الرحيم): ***سكان العالم العربي حاضرا و مستقبلا***،صندوق الأمم المتحدة للأنشطة السكانية،نيويورك،1988.
. عويضة (كمال محمد): ***علم النفس الاجتماعي***، دار الكتب العلمية، بيروت، الطبعة الأولى، 1996 .
. غامري(محمد حسن): ***الثقافة و المجتمع***، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر،1989 .
. غيث (محمد عاطف) ، محمد (علي محمد): ***دراسات في التنمية و التخطيط الاجتماعي***، دار النهظة العربية للطباعة و النشر، بيروت ، 1986 .

. محمد السيد (عبد الرحمان) : ***دراســـات في الصحـــة النفسيـة***،دار قباء للطباعة و النشر و التوزيع ، القاهرة ، 1998.
. معتوق (فريدريك): ***منهجية العلوم الاجتماعية عند العرب و في الغرب*** ، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع ، بيروت ، الطبعة الأولى ،1985 .
. يخلف (عثمان): ***علم نفس الصحة(الأسس النفسية و السلوكية للصحة)*** ، دار الثقافة ، قطر، الطبعة الأولى ، 2001.

ب ـ المجلات و الدوريات:

مجلة الأمن و الحياة ، مطابع أكاديمية نايف للعلوم الأمنية ، الرياض ، العدد 173، 1997.
مجلة الأمن و الحياة ، مطابع أكاديمية نايف للعلوم الأمنية ، الرياض ، العدد 178، 1997.
مجلة الأمن و الحياة ، مطابع أكاديمية نايف للعلوم الأمنية ، الرياض ، العدد 213، 2000.
مجلة الأمن و الحياة ، مطابع أكاديمية نايف للعلوم الأمنية ، الرياض ، العدد 229، 2001.
مجلة الأمن و الحياة ، مطابع أكاديمية نايف للعلوم الأمنية ، الرياض ، العدد 230 ، 2001.
مجلة الثقافة النفسية ، دار النهضة العربية للطباعة و النشر، بيروت ، ع18 ،مجلد5، 1994.
مجلة الثقافة النفسية ، دار النهضة العربية للطباعة و النشر،بيروت ، ع34،مجلد10، 1998.
مجلة الثقافة النفسية ، دار النهضة العربية للطباعة و النشر،بيروت ، ع37،مجلد9 ، 1994.
مجلة الوقاية و السياقة ، المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق ، العدد04 ، الجزائر، 2006.
مجلة الوقاية و السياقة ، المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، العدد01 ، الجزائر ، بدون سنة.

جـ ـ الوثائق الرسمية:

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية : مرسوم تنفيذي رقم 1- 14 : الجريدة الرسمية ، الجزائر ، 19 أوت 2001 ، العدد 46 .
الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية،وزارة العدل،قانون المرور،O.N.T.E ،الطبعة الأولى،2002.

د ـ الوثائق:

. المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق: ***إحصاءات حوادث المرور*** ، الجزائر ، 2004
. المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق : ***دراسة تحليلية لحوادث المرور*** ، الجزائر ، 2005 .

هـ ـ القواميس:

. بودون(ر) و بوريكو(ف) : ***المعجم النقدي لعلم الاجتماع***، ترجمة حداد (سليم) ، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، بيروت، الطبعة الأولى،1986
. بينيش (هلموت) : ***أطلس dtv علم النفس*** ، ترجمة إ. الهاشم (أنطوان) ، المكتبة الشرقية ، بيروت، الطبعة الأولى، 2003.

و ـ الكتب المترجمة إلى العربية:

. أوليدوف (أ.ك) ، ***الوعي الاجتماعي*** ، ترجمة كيلو (ميشيل) ، دار ابن خلدون، بيروت الطبعة 2 ، 1982.
. بل(كلايف) : ***المدنية*** ، ترجمة محمود (محمود) ، دار الثقافة العربية للطباعة ، القاهرة ، بدون سنة.
. كول (مايكل) ، ***علم النفس الثقافي ماضيه و حاضره***، ترجمة شاهين (كمال) و مصطفى (عادل) ، دار النهضة العربية، بيروت، الطبعة الأولى ، 2002 .

ي ـ الرسائل الجامعية:

. بن محسن محمد الصبحي (عبد العزيز) : ***الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية***، رسالة ماجستير، الرياض، 1998 .

ن ـ الانترنت:

1- منظمة الصحة العالمية: مارجي بيدين و آخرون ،التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور،جنيف ،2004.

الموقع على شبكة الانترنت هو:

. http://www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world_report/en/index.html

2- الأنصاري(محمد بدر)، التفاؤل غير الواقعي البناء النظري و القياس ،جامعة الكويت.

الموقع على شبكة الانترنت هو:

www5.kuniv.edu.kw/baderansari/word/FTPpr/paper22.doc – Résultat complémentaire

2 ـ المراجع باللغة الاجنبية:

أ ـ الكتب:

.ANGERS(m.) :***Initiation pratique a la méthodologie des sciences humaines*** , casbah édition , Alger , 1997.

.BAGOT(j-d.) : ***Information ,sensation et perception*** ,armound colin paris , 1999 .

.BARTOLT(r.) : ***Les transports routières*** , P.U.F , paris ,1992 .

.BEAUD(m.) : ***L'art de la thèse :comment préparer et rédiger une thèse de doctorat,un mémoire de DEA ou de maîtrise ou tout outre travail universitaire*** , édition de la découverte , paris ,1998 .

.BERBAUM (j.) ***:Etude systémique des actions de formation introduction a une méthodologie de recherche***, P.U.F , paris, 1982.

.CASTELLAN(y.) : ***Initiation a la psychologie sociale*** , armand colin paris ,1974 .

.CAZENEUVE(j.) : ***La sociologie et les sciences de la société*** , retz-cepl édition , paris , 1975 .

.COMBESSIE(j.c.) : ***La méthode en sociologie*** , casbah édition Alger 1989 .

.COQUAND (r.) ***: Routes – trace – construction***, édition eyrolles , Paris , 1985.

.CUCHE(p.) : ***La notion de culture dans les sciences sociale*** , casbah édition , Alger , 1998 .

.DEKKAR(n.) et BEZZAUCHA(a.) ***: Les accidents de la circulation en algerie***, S .N.E.D , Alger , 1985 .

.DOISE(w.) : ***L'explication en psychologie social***, P.U.F, paris,1982 .

.DUMANRIER (e.) :***Psychologie expérimentale de la perception*** , P.U.F , paris, 1992 .

.DURKHEIM(e.) :***éducation et sociologie***,PUF, paris,1977.

.FISCHER(g-n) :***Les concepts fondamentaux de la psychologie sociale*** , bordas édition , paris , 1987 .

.GAUTIN(b.) :***Recherche sociale*** , presse de l'université du Quebec 1984 .

.GERGEN(k-j) et GERGEN(m-m) :***La psychologie sociale*** , édition vivantes , Quebec , 1984.

.HOYOS(c.g.) : ***Psychologie de la circulation routière*** , P.U.F , paris 1968 .
.LAMOUREUX (a.) , ***Recherche et méthodologie en sciences humaines*** , Editions études Vivantes , Canada , 1995 .
.LASSAVE(p.) ***: les sociologues et la recherche urbaine*** , presses universitaires du Mirail , France , 1997.
.LEPLAT(j.) : ***La psychologie ergonomique*** , P.U.F , paris ,1980 .
.MAINSONNEUVE : ***La psychologie social*** , P.U.F , paris, 1985 .
.MEDHAR(s.) et ACHAIBOU(m.) : ***Psychologie social(I) : méthodologie de la recherche scientifique ,*** édition LRSPSO , Alger 2005 .
.MEDHAR(s.) :***L'irak miroir des arabes dossiers algériens*** , édition LRPSO , Alger , 2005 .
.MOSCOVICI (s.) :***Psychologie social*** , P.U.F , paris, 1984 .
.MURA(p.) : ***Alcool,médicaments stupéfiants et conduite automobiles***, P.U.F , paris , 1999 .
.ROBERT (m.) :***Recherche scientifique en psychologie***, edisem édition , Quebec , 1988 .
.ROCHE(m.) : ***La conduite des automobiles***, P.U.F, première édition, paris , 1980 .
.SAIDOUNI(m.) ***: éléments d'introduction a l'urbanisme*** , casbah édition , Alger , 2000 .
.SCHWEITZER(m.) : ***psychologie de la santé,modèles ,conceptions et méthodes*** , édition dunod , paris , 2002 .
.TRIBILLON(j-f) : ***l'urbanisme*** , édition la découverte , paris ,1991.

ب ـ المجلات و الدوريات:

.Journal of personality and social psychology ,American psychological association, vo71,num5,jun1996.
.Journal of personality and social psychology , American psychological association, vo74,num6,jun1998.
.Journal of personality and social psychology, American psychological association, vol76,num6.jun1999
.Journal of applied social psychology , editor, Andrew brum ,vol28 , num9, May 1998.

جـ ـ القواميس:

.SILAMY(n.) ***:Dictionnaire thèse de la psychologie*** , édition bordas , paris , 1983 .

د ـ الرسائل الجامعية:

.MESSAADI (b.) ***: la communication social :un instrument au service du la prévention routière a réhabiliter en algerie***, DESS , université Sorbonne , France , 1991.

هـ ـ الانترنت:

. CHARBIT claire**,** ***les facteurs humains dans les accidents de la circulation : un potentiel important pour des actions de prévention*** **,** MAF fondation, paris ,1997**.**

Le site Internet :

http://www.fondation.maif.fr/projets_securite_routiere/index.html

http ://www.fondation.maif.fr/projets_securite_routiere/charbit_rf.pdf

الملاحـــــق

الملحق رقم : (01)

موجز عن محتوى قانون المرور :

جاء قانون المرور مقسّما إلى ثمانية فصول تقسم بدورها إلى أقسام و فروع خاصة بـا و هي كالتالي:

الفصل الأول: أحكام عامة: يحتوي هذا الفصل على قسمين ، قسم متعلق بتعريف لمصطلحات خاصة بمجال المرور عامة، و قسم آخر يتضمن مبادئ عامة تحدّد شروط السّياقة ، و استعمال الطريق ، و نظام الأولوية...الخ.

القسم الأول :تطرّق للمصطلحات الأساسية في حركة المرور عموما مثل، الطرق التقاطع الوقوف، الطريق السّريع، السائق، الراجل، السّيارة، الدراجة، مقيـاس الكحول، مقياس السرعة،.....الخ.

نكتفي بعرض بعض المصطلحات على سبيل التوضيح و هي كالتالي: .

«**الطريق:**كل المسالك العمومية المفتوحة لحركة مرور المركبات. .

الرصيف: حيز مهيأ على جانبيّ الطريق لمرور الراجلين يجب أن يكون أكثر ارتفاعا من وسط الطريق و يكون معبدا عادة أو مبلطا. .

الرّاجل: كل شخص يتنقل سيرا على الأقدام.

السّائق:كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات العادية و الدراجات النارية أو يسوق حيوانـ ـات الجر و الحمل و الركوب و القطعان في الطريق أو يتحكم فعـلا في ذلك.....الخ.» (وزارة العدل، قانون المرور،2002،ص4).

أما القسم الثاني: فجاءت فيه مبادئ عامة، ونكتفي بذكر بعض المواد على سبيل المثال.

«**المادة 04:** يتعين على الدولة ترقية سياسة خاصة بالوقاية و الأمن عبر الطرق.

المادة 08: يجب على سائق المركبة أن يكون حاملا لرخصة موافقة للمركبة التي يقودها.

المادة 11: استعمال حزام الأمن إجباري.»(وزارة العدل، قانون المرور،2002،ص6و7)

من خلال واقع حركة المرور عندنا يمكننا أن نثبت انه نادرا ما يلتزم الأفراد بقانون المرور طواعية ، بل جل بنوده مجهولة بالنسبة لعدد كبير من مستعملي الطريق ، أما فيما يخص السياسة الخاصة بالوقاية و الأمن عبر الطرق فهي شبه منعدمة تماما .

الفصل الثاني: حركة مرور مختلف الفئات المستعملة للمسالك العمومية.

ينقسم هذا الفصل إلى قسمين: الأول يتعلق بحركة المرور على المسالك العمومية، أمّا الثاني فيتضمن أحكاما خاصة تطبق على الراجلين.
و فيما يلي بعض الأمثلة المتعلقة بالقسم الأول أي حركة المرور على المسالك العمومية:

«**المادة 18:** يجب أن يمتنع كل سائـق عن السّياقة عندما يتعاطى مسكرا أو يكون تحت تأثير أية مادة مخدرة أخرى من شأنا أن تؤثر في ردود أفعاله و قدراته في السّياقة.

المادة 25: تحدد السّرعة وفقا للشروط المحدّدة عن طريق التنظيم.
المادة 30: يمنع على السّائق الاستعمال اليدوي للهاتف المحمـول أو خوذة التصنت الإذاعي و السّمعي عندما تكون المركبة في حالة سير.» (وزارة العدل،2002،ص8و9و10)
مثال عن القسم الثاني أحكام خاصة مطّبقة على الرّاجلين : .
«**المادة 34:** يجب على الراجلين السّير على الأرصفة أو حواف الطرقات المهيّأة خصيصا لاستعمالها لهذا الغرض.

المادة 35 : يجب على الرّاجلين عند عبور وسط الطريق ،التأكّد من عدم وجود خطر داهم والأخذ في الحسبان أيضا المسافة التي تفصلهم عن المركبة السّائرة و سرعتها، و استعمال الممرات المخصصة لهم و المسماة ممر الراجلين، و ذلك كلّما وجدت هذه الممرّات على مسافة أقل من 30 مترا .» (وزارة العدل،2002،ص12).

من خلال المواد السابقة و بالمقارنة بالواقع المعيش يمكن أن نثبت أن غالبية مستعملي الطريق لا يرغبون في التقيد ببنود قانون المرور إذ يتجاهلونا عن وعي و إصرار .

الفصل الثالث: الشروط الإدارية و قواعد مطابقة المركبات و تجهيزاتها.
يتضمن هذا الفصل أقساما كسابقيه ، فهو يشتمل على مواد توضح القواعد التي يجب أن تتوفر في كل مركبة، و مثال ذلك ما تنص عليه المواد التالية:

«**المادة 41** : لا تقبل أيّة مركبة إذا لم تكن مطابقة للمواصفات التقنية السّارية المفعول.
المادة 43: المراقبة التقنية للسّيارات إجبارية.»(وزارة العدل،2002،ص13).

إن المتتبع لحركة المرور يلاحظ استعمال مركبات مهترئة من طرف بعض السواق الشيء الذي يدفع بنا إلى القول أن المواد القانونية السابقة ليست لها أي صدى على أرض الواقع.

الفصل الرابع: تكوين السّائقين: و يتعلّق هذا الفصل بتوضيح الشروط التي يجب توفرها في السّائق قبل تكوينه، و الإجراءات التي تلازمه أثناء التكوين، و كيفية حصوله على رخصة السّياقة بعد التكوين، و يشتمل هذا الفصل على قوانين تنصّ على الأشياء الضرورية التي يجب أن تتوفّر في كل سائق من صحة بدنية، عقلية ،وانضباط.....الخ، و مثال ذلك ما يلي:

«**المادة 56:** يكون الفحصّ الطبيّ الدوريّ إجباريا لكل السّائقين، و يتم وفقا للشروط المحدّدة عن طريق التنظيم. .
المادة 60: يكون تعليم القواعد الخاصة بحركة المرور و الوقاية و الأمن في الطريق إجباريا في المؤسسات المدرسية. »(وزارة العدل،2002،ص15).

من خلال متابعتنا لهذا المال من حركة المرور تبين لنا أن الفحص الطبي للمترشحين غير مهتم ،به إذ يقوم بعض الأطباء بالتأشير مباشرة على ملفات المترشحين و بذلك يتجاهلون دورهم في تحقيق الأمن المروري ، أما فيما يتعلق بتعليم القواعد الخاصة بحركة المرور في المؤسسات المدرسية فهو إلى غاية وقتنا الحالي مغيب عن اهتمامات مؤسساتنا التعليمية.

الفصل الخامس: أمن الطرق و الوقاية من حوادث المرور.
يبين هذا الفصل ما يجب على الدولة القيام به في مجال التوعّية و الوقاية ، ومثال ذلك ما يلي:

«**المادة 63 :** في إطار تطبيق المادة 4 أعلاه المتعلقة بترقية السّياسة الخاصة بالوقاية في الطرق، تتكفل الدولة بما يأتي:

. تربية و إعلام المواطن من أجل ترقية الانضباط في استعمال المسالك العمومية الكفيلة بضمان أمنه.
. التنظيم الدوري للحملات الخاصة بالوقاية و الأمن في الطرق.
. التهيئة الملائمة للمنشآت القاعدّية للطرق.
. وضع التجهيزات الأمنية في الطرق و صيانتها بصفة دائمة.
. تشجيع نشاط الحركة الجمعوية.
. السّهر على تطبيق المراقبة التقنّية للمركبات. » (وزارة العدل،2002،ص16).

إن متابعة حركة المرور تبين لنا أن الحملات الخاصة بالوقاية المرورية تكاد تنعدم إلا في بعض المناسبات القليلة جدا و هي بعيدة عن الاحتكاك المباشر بمستعملي الطريق ، ثم إن العمل الجمعوي في هذا المجال يمكن أن نقول عليه أنه غير موجود بتاتا.

. الفصل السادس: المخالفات و العقوبات.

يتفرع هذا الفصل الخاص بالعقوبات و المخالفات التي يرتكبها السّائقون إلى سبعة أقسام:
. يتناول القسم الأول: العقوبات الخاصة بمخالفة القواعد المتعلّقة بسياقة المركبات و الحيوانات، و مثال ذلك ما يأتي:

«**المادة 66:**يعاقب بالحبس من سنة إلى خمس سنوات و بغرامة من 50000 إلى 150000 دج كل سائق ارتكب جريمة الجرح أو القتل الخطأ و هو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

المادة 76: يعاقب بغرامة مالية من 800 إلى 1500 دج كل سائق يستعمل أثناء سير المركبة الهاتف المحمول أو يرتدي خوذة التصنت الإذاعي و السمعي.» .
(وزارة العدل ،2002،ص17 و 21).

من خلال مواد هذا الفصل تبّين لنا أنّ أقصى عقوبة مالية لجميع أنواع المخالفات المرورية تتراوح ما بين 800و 1500 و أقصى تقدير 5000 دج ، كما هو موضح في المواد 71 ، 72 ، 73

و هي غرامات بسيطة بوسع غالبية مخالفي قانون المرور تسديدها ، ضف إلى ذلك أنه لا توجد آليات قانونية فعالة لتحصيل هذه الغرامات فعدد معتبر من مخالفي قانون المرور لا يعيرون اهتماما لتسجيل المخالفات ضدهم لأنم ببساطة سوف لن يدفعونا و هم متيقنون أنم لن يتابعوا قضائيا.

. يتناول القسم الثاني: العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة باستعمال المسالك المفتوحة لحركة المرور و مثال ذلك ما يلي :

«المادة: 81: يعاقب بغرامة من 1500 إلى 5000 دج كل مستعمل طريق تسبب في إلحاق ضرر بالمسلك العمومي أو ملحقاته نتيجة خطأ منه أو تاونه أو تغافله.

المادة82: يعاقب بغرامة من 5000 إلى 10000 دج كل من قام بأشغال أحدثت ضررا بالمسلك العمومي نتيجة حفر لتوصيل المياه أو الغاز أو التطهير دون إصلاحها. » (وزارة العدل،2002، ص22) .

كثيرا ما نلاحظ في حياتنا الاجتماعية من يقوم بتشويه الطرق بسبب التوصيل بشبكة المياة الصالحة للشرب أو قنوات صرف المياه دون أن يقوم بإصلاحها و هذا السلوك مجسد حتى من طرف أعوان البلديات أو مؤسسات الأشغال العمومية، و بالتالي قانون المرور هنا غير مبال به تماما.
يتناول القسم الثالث: العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة بالمركبات و تجهيزاتا و مثال ذلك

«المادة 85: يعاقب بغرامة من 1500 إلى 5000 دج كل سائق يخالف الأحكام المتعلقة بما يأتي:

. مكابح المركبات و طبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك و شكلها و حالتها و شروط استعمالها.

- مكابح المركبات المخصصة للنقل الجماعي للأشخاص و البضائع التي يزيد وزن حمولتها المرخص به عن 3500 كلغ.

- الحمولة القصوى لكل محور.

- معيار المركبات ، و تركيب أجهزة الإنارة و الإشارة للمركبات.

في حالة العود تضاعف العقوبة.» (وزارة العدل،2002،ص23).
. يتناول القسم الرابع :العقوبات الخاصة بالمخالفات للأحكام المتعلقة بالوثائق الإدارية و قواعد تطابق المركبات و مثال ذلك ما يلي:

« المادة 93: يعاقب بغرامة مالية من 200 إلى 300 دح كل سائق يخالف أحكام هذا القانون المتعلق بتقديم الوثائق الخاصّة بالمركبة و رخصة السّياقة أو الشهادة المهنية التي تسمح له بقيادة المركبة المعنية.» (وزارة العدل،2002،ص24). .
. يتناول القسم الخامس: العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلّقة برخص السّياقة و مثال ذلك ما يلي

« المادة 101: يعاقب بالحبس من شهرين إلى سنة و بغرامة من 1500 إلى 5000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط ، كل شخص يقود مركبته دون أن يكون متحصلا على رخصة سياقة أو تكوّن غير موافق لصنف المركبة المعتبرة.» (وزارة العدل،2002،ص26).
. يتناول القسم السادس :العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة بتعليم سياقة المركبات ذات محرّك و مثال ذلك

« المادة115: يعاقب بغرامة من 1000 إلى 5000 دج كل من خالف أحكام هذا القانون و النصوص التنظيميّة المتخذّة لتطبيقه و المتعلقة بتعليم سياقة المركبات ذات محرك.» (وزارة العدل، 2002،ص29).

. يتناول القسم السابع: المخالفات المتعلقة بالأحكام المشتركة، و من ذلك نجد:

« المادة 118: كل شخص يخالف الأحكام الخاصة بالتشريع أو التنظيم المتعلق بسلامة المرور في الطرق و المعاقب عليها بغرامة مالية لا يتجاوز حدها الأقصى 5000 دج ، يدفع في غضون الثلاثين يوما التي تلي معاينة المخالفة غرامة جزافية.

في حالة عدم دفع الغرامة الجزافية في الآجال المذكورة أعلاه يرسل المحضر إلى الجهة القضائية المختصّة.» (وزارة العدل،2002،ص30).

يثبت واقع حركة المرور عندنا أن مستعملي الطريق لا يعيرون اهتماما للعقوبات التي تحرر ضدهم و بالتالي فالغرامات المالية لا تدفع من طرف المخالفين ، فنظام التحصيل هنا غير فعال مما يضطر رجال المرور إلى نزع وثائق المركبة أو رخصة السياقة من مرتكب المخالفة إلى غاية دفعه الغرامة.

الفصل السابع: الأعوان المؤهّلون لمعاينة المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطرق.
يحتوي هذا الفصل على قوانين تحدّد الشّخصيات التي تقوم بمراقبة و معاينة المخالفات المتعلّقة بسلامة المرور قي الطرق، و مثال ذلك ما يلي:

«**المادة 131 :** طبقا لأحكام قانون الإجراءات الجزائية، يتم معاينة المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون و النصوص التنظيمية المتخذة لتطبيقه بموجب محضر قضائي يحرر من طرف:
. ضباط الشرطة القضائية. .
. الضباط و ذوو الرتب و أعوان الدرك الوطني.

. محافظو الشرطة و الضباط ذوو الرتب و أعوان الأمن الوطني. »

(وزارة العدل،2002،ص33).

الفصل الثامن: أحكام ختامية.
يبّين هذا الفصل تاريخ إصدار هذا القانون و بداية العمل به ابتدءا من نشره في الجريدة الرسمية، و إلغاء قانون 87/09 المؤرخ في 1987/02/10

هكذا جاء قانون المرور الجزائري بأحكام و مواد قانونية قصد التحكم في حركة المرور بكل أبعادها، و ذلك لضمان تحقيق الأهداف التالية : ضمان أحسن الظروف الأمنية و أفضلها للمواطن، ضمان أمن الطرق و الوقاية من الحوادث المرورية، الحفاظ على السير الحسن لحركة المرور، الحفاظ على سلامة المشاة و السواق ، لكن يبقى المشكل هو عدم تطبيقه بفاعلّية في الميدان، ثم أنه مقتبس من القانون الفرنسي فهو إذا لا يراعي الخصائص الثقافية و النفسية الاجتماعية...الخ للمجتمع الجزائري، بل هناك بعض المواد لا تطبق أصلا أو تطبق بانتقائية من طرف الساهرين على تطبيقه ، و في بعض الأحيان يُخْتَرق قانون المرور من طرف القائمين على تطبيقه، ثم إنّ أغلب العقوبات المالية هي عقوبات بسيطة يمكن لأيّ سائق أن يدفعها ، هذا الأمر قد يكون حافزا لمخالفة قانون المرور ، فالمشكل إذا يكمن في العامل البشري و كيف يتقبل هذه القوانين ويؤديها عن طواعية، ثم إنّ تطبيقه في الواقـع بعيد كل البعد عن محتواه و مقاصده هذا ما أثبتته متابعة حركة المرور في حياتنا الاجتماعية ، فعلاقـة الفرد بالقانون مهمّة جدّا لضمان احترامه الطوعيّ له دون جبر أو إكراه، لذا يجب تقريب مقاصد قانون المرور من ذهنيات الفرد الجزائري، و كذا تطبيقه بصفـة تؤكد إلزاميته على الجميع وأنّ القانون يعلو و لا يعلى عليه.

الملحق رقم (02) : توزيع أفراد مجموعة التحقيق وفق خصائصهم الشخصية.

الرقم	الجنس	السن	المستوى التعليمي	المهنة	الخبرة في المهنة	امتلاك مركبة	مدة امتلاك المركبة	سنة الحصول على رخصة السياقة	الخبرة في السياقة
1	أنثى	23	جامعي	طالبة	/	/	/	2004	/
2	أنثى	23	جامعي	طالبة	/	نعم	2	2003	2
3	أنثى	23	جامعي	طالبة	/	/	/	2004	0
4	أنثى	24	جامعي	طالبة	/	/	/	2002	/
5	أنثى	25	جامعي	طالبة	/	نعم	2	2004	2
6	أنثى	25	جامعي	أستاذة	2	نعم	2	2004	2
7	أنثى	25	جامعي	طالبة	/	نعم	3	2003	3
8	أنثى	25	ثانوي	مصورة	2	/	/	2003	/
9	أنثى	28	جامعي	بيطرية	3	نعم	2	2000	3
10	أنثى	28	ثانوي	موظفة	3	/	/	2000	/
11	أنثى	29	جامعي	أستاذة	3	/	/	2001	/
12	أنثى	30	ثانوي	موظفة	4	نعم	3	2000	3
13	أنثى	33	جامعي	معلمة	10	نعم	5	1999	5
14	أنثى	35	ثانوي	موظفة	10	نعم	2	2004	2
15	أنثى	40	ثانوي	محاسبة	15	نعم	10	1989	10
16	ذكر	23	ثانوي	تاجر	3	/	/	2002	/
17	ذكر	24	ثانوي	موظف	2	/	/	2003	2
18	ذكر	24	جامعي	طالب	/	/	/	2005	1
19	ذكر	24	ثانوي	مصور	4	/	/	2003	/
20	ذكر	24	متوسط	بطال	/	/	/	2004	1

21	ذكر	24	متوسط	تاجر	2	نعم	2	2001	3
22	ذكر	24	متوسط	حرفي	5	/	/	2005	/
23	ذكر	24	متوسط	حرفي	6	نعم	2	2004	2
24	ذكر	24	متوسط	لحام	7	/	/	2002	/
25	ذكر	25	جامعي	طالب	/	نعم	2	2003	2
26	ذكر	25	ثانوي	تاجر	3	نعم	3	2001	3
27	ذكر	25	ثانوي	حرفي	5	نعم	4	2000	4
28	ذكر	26	متوسط	تاجر	5	نعم	5	1999	5
29	ذكر	26	ثانوي	حرفي	4	نعم	3	2003	3
30	ذكر	26	جامعي	موظف	2	/	/	2000	1
31	ذكر	27	جامعي	بطال	/	/	/	2000	5
32	ذكر	27	ثانوي	موظف	4	/	/	2000	/
33	ذكر	28	متوسط	موظف	4	نعم	3	2003	3
34	ذكر	28	جامعي	بيطري	3	نعم	2	2000	2
35	ذكر	28	ثانوي	تاجر	5	نعم	6	1998	6
36	ذكر	28	جامعي	أستاذ	4	/	/	2000	2
37	ذكر	28	جامعي	بطال	/	/	/	1998	6
38	ذكر	28	جامعي	تاجر	5	نعم	4	2000	4
39	ذكر	28	جامعي	تاجر	2	نعم	3	1999	3
40	ذكر	28	متوسط	تاجر	7	نعم	6	2000	6
41	ذكر	28	ثانوي	تاجر	6	نعم	6	1999	6
42	ذكر	28	جامعي	مهندس	5	نعم	4	1998	4
43	ذكر	28	ثانوي	موظف	3	/	/	1996	8
44	ذكر	29	ثانوي	بطال	/	/	2	2000	2
45	ذكر	29	ثانوي	تاجر	6	نعم	4	1997	4
46	ذكر	29	جامعي	أستاذ	6	/	/	2000	1
47	ذكر	29	ثانوي	سائق	6	/	/	1998	6
48	ذكر	29	متوسط	نجار	9	/	/	1998	7

49	ذكر	29	جامعي	أستاذ	5	/	/	1997	/
50	ذكر	29	جامعي	موظف	4	/	/	2000	/
51	ذكر	29	جامعي	بطال	/	/	/	2002	/
52	ذكر	29	متوسط	تاجر	8	نعم	6	1997	8
53	ذكر	30	ثانوي	تاجر	6	نعم	5	1996	5
54	ذكر	30	جامعي	أستاذ	6	نعم	1	1997	1
55	ذكر	32	جامعي	أستاذ	8	نعم	6	1997	10
56	ذكر	32	جامعي	مهندس	5	نعم	4	1999	5
57	ذكر	32	ثانوي	مقاول	5	نعم	7	1995	8
58	ذكر	32	متوسط	تاجر	8	نعم	8	1994	8
59	ذكر	33	جامعي	أستاذ	5	/	2	1996	2
60	ذكر	33	ثانوي	موظف	10	نعم	8	1990	8
61	ذكر	34	جامعي	إطار بنكي	8	نعم	3	1992	8
62	ذكر	34	جامعي	إطار بنكي	6	نعم	4	1995	4
63	ذكر	34	جامعي	إطار إداري	6	نعم	4	1995	4
64	ذكر	34	جامعي	إطار إداري	11	/	/	1994	15
65	ذكر	34	جامعي	مهندس	10	/	/	1993	/
66	ذكر	34	ثانوي	موظف إداري	12	/	/	1990	/
67	ذكر	35	متوسط	سائق	10	نعم	2	1990	10
68	ذكر	35	ثانوي	موظف	9	نعم	4	1994	4
69	ذكر	35	ثانوي	تاجر	12	نعم	9	1993	9
70	ذكر	35	ثانوي	حرفي	10	نعم	6	1995	8

71	ذكر	35	جامعي	أستاذ	14	/	/	1992	16
72	ذكر	35	متوسط	سائق	10	نعم	10	1990	10
73	ذكر	35	ثانوي	تاجر	13	نعم	6	1997	10
74	ذكر	35	ثانوي	موظف	15	/	/	1993	13
75	ذكر	36	متوسط	سائق	10	/	/	1989	14
76	ذكر	36	ثانوي	موظف	14	/	/	1988	10
77	ذكر	37	جامعي	إطار	15	/	3	1989	3
78	ذكر	37	جامعي	مهندس	10	/	/	1988	13
79	ذكر	37	ثانوي	سائق	15	نعم	10	1993	10
80	ذكر	37	ثانوي	مقاول	7	نعم	9	1990	11
81	ذكر	38	متوسط	تاجر	6	/	/	1992	7
82	ذكر	38	ثانوي	موظف	13	/	/	1990	13
83	ذكر	39	جامعي	مربي	12	نعم	10	1990	10
84	ذكر	39	ثانوي	سائق	21	نعم	19	1985	21
85	ذكر	39	متوسط	تاجر	18	نعم	10	1992	13
86	ذكر	39	متوسط	سائق	15	/	/	1987	15
87	ذكر	39	متوسط	موظف	15	/	/	1993	/
88	ذكر	39	جامعي	مهندس	12	نعم	6	1995	6
89	ذكر	39	ثانوي	سائق	10	/	/	1990	10
90	ذكر	39	ثانوي	سائق	6	/	/	1994	6
91	ذكر	40	متوسط	تاجر	20	نعم	17	1984	17
92	ذكر	41	ثانوي	سائق	8	/	/	1988	9
93	ذكر	41	ثانوي	سائق	10	/	/	1991	12
94	ذكر	43	متوسط	سائق	21	/	/	181	21
95	ذكر	45	متوسط	موظف	20	نعم	20	1982	20
96	ذكر	45	متوسط	موظف	11	نعم	10	1984	10
97	ذكر	47	ابتدائي	سائق	13	/	/	1986	13
98	ذكر	47	ابتدائي	سائق	17	/	/	1989	17

99	ذكر	48	ابتدائي	سائق	20	/	/	1984	20
100	ذكر	48	ثانوي	سائق	17	/	/	1985	21

ملاحظة: كل من الخبرة في المهنة و مدّة امتلاك المركبـ ـ ـة و الخبرة في السّياقة مقـ ـ ـدّرة بالسنوات.

من خلال الجدول السّابق يتضح لنا أنّ مجموعة التحقيق تتكون من 100 فرد ، منهم (15%) إناث و (85%) ذكور، يتراوح سنهم ما بين 23 سنة و 48 سنة،أمّا فيما يخص المستوى التعليمي لموعة التحقيق فنجد : (40%) منهم جامعيين،(35%) ذوو مستوى ثانوي (22%) لهم مستوى متوسط، أمّا الفئة المتبقية فذوو مستوى ابتدائي، كما أنّ كل أفراد مجموعة التحقيق من العاملين أو الطلبة ما عدا واحد فقط ،أمّا الخبرة المهنية لموءـة التحقيق فتتراوح ما بين سنتين و 21 سنة، إضافة إلى أنّ نسبة(48%) من مجموعة التحقيـق يملكون مركبات خاصة بم ، أمّا النسبة المتبقية (52%) لا يملكون مركبات، بالنسبة للذين يملكون مركبات تتراوح مدّة امتلاكهم للمركبة ما بين سنة واحدة و 20 سنة ،أمّا سنوات الحصول على رخصة السّياقة فنجدها ما بين 1984 و 2005 ، أمّا الخبرة في السّياقة لدى مجموعة التحقيق فنجدها عموما محصورة ما بين سنة واحدة و 21 سنة.

الملحق رقم (03)

الاستبيـــــــان

إنني بصدد القيام بدراسة حول حوادث المرور في الجزائر باعتبارها مشكلة تمس كل أفراد المجتمع، نرجو منك أن تقدّم لنا يد المساعدة، و ذلك بالإجابة الصريحة على الأسئلة التي ستطرح عليك وذلك بوضع علامة (x) أمام الإجابة التي تختارها علما أنّه لا توجد إجابة صحيحة و أخرى خاطئة و لك مني جزيل الشكر و العرفان.

بيانات شخصية:

الجنس: ذكر ☐ أنثى ☐. السن:.....

المستوى التعليمي: *غير متعلم* ☐ . *ابتدائي* ☐. *متوسط* ☐ *ثانوي*☐ . *جامعي* ☐

المهنة: ..... الخبرة في المهنة:.....سنة .

هل تملك مركبة: نعم: ☐ لا: ☐

ماهي مدة امتلاكك للمركبة:.....

هل لديك رخصة السياقة: نعم:☐ لا: ☐

سنة الحصول على رخصة السياقة: ..... الخبرة في السياقة: .....سنة.

العبـــــــــــــارة	موافق جدا	موافق	محايد	معارض	معارض جدا
1- تزود الأسرة أبناءها بالسلوكات الآمنة في استعمال الطريق بشكل كاف.					
2 - يحذر الأولياء أبناءهم من مخاطر الطريق باستمرار.					
3 - يقدم الأولياء نماذج سليمة في كيفية استعمال الطريق لأبنائهم.					
4 - يلتزم الأولياء بقواعد المرور عند اصطحاب أبنائهم.					
5 - للأسرة دور هام في التقليل من حوادث المرور.					
6 - التربية المرورية في المؤسسات التربوية ضرورية لإعداد الأفراد لاستعمال الطريق بأمان.					
7 - يبدي تلاميذ المدارس سلوكات مرورية آمنة عند استعمال الطريق.					
8 - لمدارس تعليـــم السياقـــة برنامج تعليمـــي واضـح و محدد يجبر المتر شح على تعلمه.					
9- تعمل مدارس تعليم السياقة على زيادة الوعي المروري للأفراد.					
10 - يعمل المتر شح لتعلّم السياقة على متابعة التكوين النظري كاملا.					
11 - يبدي المتر شح استعدادا كافيا لتعلم قواعد المرور.					
12 - يبدي المتر شح استعدادا للحصول على رخصة السياقة بطريقة غير قانونية .					
13 - الحصول على رخصة السياقة يعني بالضرورة التحكم في قيادة السيارات.					
14 - التثقيف المروري ضروري لإعداد السائق بشكل جيد.					
15 - من الضروري إدخال برامج تعليمية حديثة تواكب تطور التكنولوجي للمركبات في إعداد السائقين.					
16 - يعتبر الجزائري المركبة كمعيار للرقي في المكانة					

الاجتماعية.					
17 - يعتبر الجزائري المركبة كوسيلة للافتخار و التباهي.					
18 - يعتبر الجزائري المركبة وسيلة لإثبات الذات وتحقيق النجاح في الحياة الاجتماعية.					
19 - يظهر الجزائري سلوكات مرورية آمنة عند استعماله الطريق.					
20 - يبدي الجزائري رغبة و تقبلا لاستعمال الطريق وفق قواعد السلامة المرورية.					
21 - التربية المرورية تولّد في الفرد رغبة و استعدادا لتجسيد سلوكات مرورية آمنة.					
22 - يحترم السائق الجزائري السرعة المحددة قانونيا.					
23 - السرعة عند السائق تعني ربحا للوقت.					
24 - يتميز السواق بالتهور و الاندفاع نحو المخاطرة عند استعمالهم الطريق.					
25 - يعمل السواق على تجنب المخاطرة في الطريق.					
26 - يعتبر بعض السواق أنفسهم أقل تعرضا لحوادث المرور من غيرهم.					
27 - يحسّ السائق بالحصانة من الحوادث و هو داخل مركبته					
28 - يعتقد السواق أنه يمكنهم تفادي أخطار الطريق المحتملة عند إفراطهم في السرعة.					
29 - يعتقد السواق أن احتمالات ارتكابهم لحادث مروري ضئيلة جدا أثناء قيامهم بتجاوزات خطيرة.					
30 - يتجاهل السواق مسافة الأمان لاعتبارهم أنها لا تشكل أي خطر على حياتهم.					
31 - يتجاهل السواق مخاطر استعمال الهاتف النقال على حياتهم أثناء السياقة.					
32 - عادة ما يقول مرتكبو حوادث المرور: إن الحادث مقدّر					
33 - يشعر السائق بالمسؤولية عند ارتكابه لحادث مروري					
34 - يتجاهل السواق السلوكات الوقائية لاعتبارهم أن حوادث المرور مقدرة.					
35 - يلتزم المشاة بسلوكات وقائية و آمنة عند استعمال الطريق.					
36 - يلتزم المشاة باستعمال الرصيف .					
37 - يعمل المشاة على تجنب السير في وسط الطريق.					
38 - يلتزم المشاة بالممرات العلوية في حالة وجودها.					
39 - يقطع المشاة الطريق السريع مع توفر الممرات العلوية.					
40 - يستعمل المشاة الأنفاق و المحوّلات أثناء تنقلاتهم.					
41 - يلتزم المشاة بالحذر و اليقظة عند عبور الطريق.					
42 - يتجاهل المشاة أخطار الطريق و يستبعدونها عن أنفسهم.					
43 - يستبعد بعض المشاة احتمالات تعرضهم لحادث مروري عند قطعهم الطريق السريع.					
44 - يلتزم المشاة بممرات الراجلين عند قطع الطريق.					

45 - يشعر المشاة بالأمان من الحوادث عند سيرهم في وسط الطريق.					
46 - يحترم الجزائري شرطة المرور.					
47 - تحترم شرطة المرور مستعملي الطريق.					
48 - تعمل شرطة المرور على تيسير حركة المرور بفاعلية.					
49 - العلاقة بين مستعملي الطريق و شرطة المرور إيجابية و مثمرة.					
50 - يطبق قانون المرور بصرامة على جميع مستعملي الطريق دون استثناء.					
51 - يخالف الجزائري قانون المرور كلما سنحت له الفرصة.					
52 - يعتبر الجزائري قانون المرور عبئا ثقيلا عليه.					
53 - يعتبر الجزائري قانون المرور كإجراء يقيده من حرية التصرف.					
54 - يحترم الجزائري إشارات المرور و قواعده في غياب مراقبة شرطة المرور.					
55 - يتمّ تطبيق عقوبة نزع رخصة السياقة بصرامة وعدل على الجميع دون استثناء.					
56 - يخالف بعض السواق قانون المرور بحضور شرطة المرور.					
57 - يحترم الجزائري قانون المرور مخافة العقوبة .					
58 - يلتزم الجزائري بالصيانة التقنية لمركبته طواعية.					
59 - للجزائري دراية كافية بقواعد المرور.					
60 - يحترم الجزائري قانون المرور طواعية.					
61 - يتفادى بعض السواق استعمال الهاتف النقال بمجرد الوصول إلى حاجز شرطة المرور.					
62 - يلتزم السواق بوضع حزام الأمن بحضور المراقبة الأمنية					

ملاحظة : العبارات ذات الأرقام التالية: 5، 6، 14، 15، 16، 17، 18، 19، 21، 23، 24، 26، 27، 28، 29، 30، 31، 32، 34، 39، 40، 42، 43، 45، 51، 52، 53، 54، 56، 57، 61، 62 . يعتبر التنقيط فيها إيجابيا ، أي من الدرجة 5 إلى الدرجة 1 أما العبارات المتبقية فيكون التنقيط فيها عكسيا من الدرجة 1 إلى الدرجة 5 .

الملحق رقم (04)

. صدق الاستبيان :

يشير صدق الاختبار عموما إلى أنّه يقيس فعلا الشيء الذي وضع لقياسه، و عليه قمنا بالاعتماد على صدق المحكمين ،أي عرض فقرات الاستبيان على مجموعة من الأساتذة الجامعيين في علم النفس و علوم التربية زيادة على عرضها على الأستاذ المشرف ،و قد كان اتفاق المحكمين حول تلاؤم العبارات بنسبة قاربت (90%) ، و بعد قيامنا ببعض التعديلات على الاستبيان و المتمثلة أساسا في التركيبة اللغوية لبعض العبارات ، قمنا بتطبيقه على مجموعة التحقيق.

. ثبات الاستبيان :

الثبات يعني بصفة عامة أنّ الاختبار إذا أعيد تطبيقه مرة أخرى يعطي نفس النتائج، أي أنّ الاختبار موثوق به و يعتمد عليه ، و للتحقّق من ثبات الاستبيان اعتمدنا على طريقة التجزئة النصفية، وقد قسمنا بنود الاستبيان إلى نصفين: النصف الأول يحتوي على العبارات ذات الأرقام الفردية ، و النصف الثاني يحتوي على العبارات ذات الأعداد الزوجية علما أنّه اعتمدنا سلما للتنقيط يتراوح من5 درجات لموافق جدّا و 4 درجات لموافق و 3 درجات لمحايد و درجتين لمعارض و درجة واحدة لمعارض جدّا، ثم طبقنا معامل الارتباط التتابعي بين الموعتين، و قد قُدّر معامل الارتباط بـ (0.62) ، و للحصول على معامل ثبات الاستبيان استعنا بمعادلة التنبؤ لـ " سبرمان و براون" ، فكان معامل الثبات الكلي مساويا لـ(0.76) و هي قيمة معتبرة يمكن القول من خلالها أنّ هذا الاختبار ثابت.